DELLO STESSO AUTORE

I diritti reali considerati nel diritto internazionale privato. Torino, Unione Tipografico-Editrice, 1895, pagine 458 . . . . L. 10.

Condizione giuridica della vedova in relazione al diritto internazionale privato. Torino, Fratelli Bocca, pagine 300 . . . . L. 5.

Sui conflitti di legislazione per reati commessi all'estero. — (Estratto dal *Supplemento alla Rivista Penale*, vol. II, fasc. III, pag. 129, 151).

Questioni di diritto internazionale privato — Se un mutamento di nazionalità da parte di un erede fedecommissario, possa influire sulla validità di una sostituzione fedecommissaria. (Estratto dalla *Temi Veneta*, vol. XIX, 1894, n. 4).

— Se i tribunali del regno abbiano facoltà di applicare la legge italiana alla successione di un cittadino, anche rispetto a cose immobili situate all'estero. (Estratto dalla *Temi Veneta*, vol. XX, 1895, n. 30).

Sulla validità dei contratti di borsa nei rapporti internazionali. (Estratto dall'*Archivio Giuridico*, vol. LV (1895), fasc. 3-4).

Pubblicazioni in lingua francese.

Des conflits entre le code italien et la loi française du 26 juin 1889 sur la nationalité (Extrait du *Journal du droit international privé*, vol. XVIII, 1891, pag. 435-440).

Des conflits de législation à l'égard des délits commis à l'étranger notamment au point de vue de la législation italienne. (Extrait du *Journal du D. I. privé*, vol. XX, 1893, pag. 24-41).

Des droits de succession d'un enfant né d'un mariage célébré en Italie devant un consul des États-Unis. (Extrait du *Journal du D. I. privé*, vol. XX, 1893, pag. 781-793).

De l'influence que peut exercer sur la validité d'une substitution un changement de nationalité du grevé. (Extrait du *Journal du D. I. privé*, vol. XXI, 1894, pag. 255-264).

Le délits anarchistes et l'extradition. (Extrait de la *Revue Générale de droit international public*, vol. II, 1895, fasc. III, pag. 306-336).

PREFAZIONE

Le questioni che si riannodano all'ordinamento e al compito dei tribunali che devono giudicare sulla validità degli atti di preda effettuati sulla proprietà privata durante le guerre marittime, furono da lungo tempo oggetto di disputa fra gli scrittori che si occuparono del diritto di guerra e dei diritti e doveri della neutralità. Si può anzi dire che pochi argomenti come questo appassionarono tanto i giuristi di un tempo, che ne trattarono nel modo più diffuso e che, nell'esposizione delle loro teorie, discesero alla casuistica più diligente e accurata. Dall'Hübner al Galiani, dal Mably al Lampredi, all'Azuni e ai numerosissimi altri (per non parlare di autori anteriori, come il Grozio e il Bynkershoek) che studiarono simili questioni, trovasi perpetuata la discussione se il decidere intorno alla validità di una preda possa o no spettare alle autorità dello Stato del catturante, se e in quali casi possa farsi luogo al sequestro di una nave o di una merce neutrale, se la cosa oggetto di ripreda debba ritornare

al primitivo proprietario o appartenere al successivo catturante e via di seguito.

Le discussioni ebbero a ripetersi nel secolo presente fra numerosi e autorevoli scrittori ed anche l' Istituto di Diritto Internazionale credè opportuno di dedicare a questo argomento la propria opera, alla quale concorsero, con lavori pregevolissimi, tra altri il Pierantoni, il Laveleye, il Rolin, il Westlake e segnatamente il Bulmerincq, il cui dotto, ampio e razionale progetto fu, salvo poche modificazioni, adottato dall'assemblea di quegli eminenti uomini di scienza, preparando così allo studioso la guida più sicura per orizzontarsi nel dedalo di scritti e di proposte che in questa materia andarono man mano accumulandosi da più e più secoli.

Può dunque sembrare poco opportuno che io pensi a scegliere un tema, rispetto al quale può quasi ritenersi sia stata detta l'ultima parola col voto collettivo dei più eletti rappresentanti della scienza del diritto internazionale. E si potrebbe legittimamente credere che, circa i tribunali delle prede, ormai sarebbe impossibile compiere se non un lavoro di semplice compilazione, spoglio di qualsiasi veduta originale o di ricerca sotto qualche aspetto nuova. Tuttavia nelle tante opere da me consultate e nello svolgimento delle varie proposte, che furono fatte per dare ai tribunali delle prede belliche un'organizzazione atta a presentare tutte le garanzie della più assoluta imparzialità e giustizia obbiettiva, non mi venne mai fatto di trovare uno studio analitico intorno ad una che chiamerei, mi si permetta la frase, *questione pregiudiziale.* Non intendo

alludere ai numerosi ostacoli d'ordine pratico che s'incontreranno per far diventare internazionali quei collegi giudicanti ai quali oggidì partecipano soltanto funzionari dello Stato. Il diritto internazionale positivo ora vigente, costituisce un sì notevole progresso in confronto alle norme imperfette e deficienti dei tempi andati, circa le relazioni fra popolo e popolo, che può a ragione molto sperarsi dall'avvenire.

Intendo invece rivolgere la mente alla risoluzione di un altro punto: È certo che i tribunali delle prede belliche non potranno ottenere un ordinamento internazionale, se non quando le norme positive accettate ed effettivamente praticate dagli Stati belligeranti, rispetto alla proprietà privata sul mare, saranno giunte ad un grado avanzatissimo verso la perfezione. Ora conviene determinare se, allorquando tale grado sarà raggiunto, continuerà a sussistere la necessità e l'opportunità che il giudizio sia pronunciato da un collegio internazionale o se, una volta effettuato un accordo sul diritto materiale da applicarsi, potranno ritenersi sufficienti i tribunali nazionali che attualmente esistono. Questa ricerca parmi abbia qualche valore pratico, poichè nell'un caso tutti gli sforzi della diplomazia dovranno, quando sarà il momento opportuno, convergersi ad ottenere la creazione della giurisdizione internazionale proposta, nell'altro converrà compiere le pratiche necessarie unicamente allo scopo di promuovere l'adozione di un regolamento uniforme sul diritto di preda, che consacri i principî propugnati dalla scienza.

È segnatamente sotto tale aspetto, che io intendo studiare le questioni riguardanti i tribunali delle prede. A questo fine sarà necessario partitamente indagare su quali principali controversie possa cadere il giudizio di quei collegi giudicanti e ricercare dove il diritto ora positivamente applicato nei singoli Stati, si trovi in contrapposizione con le norme che dovranno presto o tardi prevalere.

Tutto questo ho creduto utile di premettere, per render palese quale sarà il criterio che principalmente mi guiderà nello svolgere quanto potrà leggersi nelle pagine seguenti.

G. Diena.

PARTE PRIMA

Ordinamento dei tribunali delle prede

CAPITOLO UNICO

1. Martino Hübner e la proprietà privata neutrale durante le guerre marittime. — 2. L'istituzione dei tribunali delle prede. Suo concetto e fondamento giuridico. — 3. Teorie degli scrittori che contestano ai belligeranti il diritto di giudicare sulle prede effettuate verso neutrali. — 4. Dottrine degli autori che si mostrano favorevoli alla competenza dei belligeranti. — 5. Critica di queste ultime dottrine. — 6. Critica della teoria degli scrittori che non riconoscono la competenza dei belligeranti a giudicare verso neutrali. — 7. Continuazione. Opinione dell'autore. — 8. Svolgimento storico delle giurisdizioni sulle prede. — 9. Continuazione. — 10. Mutamenti avvenuti nella legislazione francese, circa i tribunali delle prede, dalla rivoluzione del secolo scorso ai giorni nostri. — 11. Stati dove i tribunali delle prede hanno un'organizzazione giudiziaria. — 12. Stati nei quali l'ordinamento di questi tribunali è principalmente amministrativo. — 13. Stati che adottano un sistema misto. — 14. Progetti di riforma dei tribunali delle prede e critica dei medesimi. — 15. Continuazione. — 16. Progetto dell'Istituto di diritto internazionale ed osservazioni dell'autore. — 17. Composizione del tribunale delle prede. Composizione esclusivamente giudiziaria o mista? — 18. Procedura dinanzi i tribunali delle prede. — 19. Necessità di studiare le materie che possono formare oggetto dei giudizi dei tribunali delle prede, onde indagare quale possa essere l'avvenire di queste giurisdizioni.

1. — Fino dal 1759 Martino Hübner, scrittore danese, inalzò una voce di protesta contro la consuetudine invalsa nel diritto delle genti (la quale tuttora perdura) che attribuisce

a ciascuno degli Stati belligeranti la facoltà di giudicare, a mezzo dei propri funzionari, sulla validità delle prede compiute, durante una guerra marittima, non solo contro sudditi nemici, ma anche verso cittadini di nazioni neutrali.

Tale consuetudine però, aveva già dato luogo a varie contestazioni fra Stato e Stato e, fra le più celebri, conviene ricordare quella avvenuta per l'atto di rappresaglia di cui si fece autore Federico il Grande di Prussia, per indennizzare i proprietari di alcune navi prussiane, che erano state confiscate dall'Inghilterra, nella guerra da questa sostenuta, coll'alleanza dell'Olanda, contro la Francia e la Spagna. È necessario rammentare che Federico II, a norma dei trattati di Breslau e Berlino del 1742, coi quali la Slesia veniva ceduta dall'Austria alla Prussia, si era obbligato al pagamento di un prestito, fatto nel 1735 da negozianti inglesi a Maria Teresa e garantito con ipoteca sulle rendite di quella provincia. Il governo prussiano avendo inutilmente sporto reclami all'Inghilterra per gli atti di confisca ora accennati e avendo invano sostenuto che alle Corti di ammiragliato inglesi non poteva spettare alcun diritto di giurisdizione sulle navi straniere arrestate fuori dei limiti delle acque britanniche, Federico II pensò a rivalersi sul credito dei sudditi inglesi pei danni patiti dai cittadini del suo Stato. A questo scopo egli nominò una commissione giudiziaria composta di quattro dei suoi ministri e presieduta dal celebre cancelliere Coccejo, che pronunciò una sentenza colla quale venne trasferito ai reclamanti prussiani il diritto d'ipoteca spettante ai creditori inglesi sulle rendite della Slesia (1).

---

(1) Charles De Martens, *Causes célèbres du droit des gens.* Leipzig, 1827, T. II, Cause première. « Différend survenu en 1752 entre la Grande Bretagne et la Prusse au sujet des prises faites par les armateurs an-

Ad onta degli ingiusti atti di confisca, che frequentemente venivano perpetrati contro i neutrali, ai quali non potevano opporsi energiche proteste, se non dagli Stati che avessero avuto forza sufficiente per appoggiarle e trovato opportuno correre il rischio di una guerra per la difesa di semplici interessi privati, nel campo della dottrina nessuno prima dell'Hübner aveva pensato ad andar contro ad un uso diventato generale ed abituale. Per apprezzare nel modo dovuto i concetti esposti da questo scrittore e dai suoi seguaci, è opportuno prima esaminare in che veramente consista l'istituzione dei tribunali delle prede e quale ne sia il fondamento giuridico.

2. — Come effetto immediato e naturale della guerra, sorge per ciascuno dei belligeranti il diritto d'impossessarsi di tutti gli oggetti, costituenti un mezzo di difesa o di offesa, che appartengono allo Stato belligerante avversario.

Ogni atto di conquista, compiuto dalle forze militari di terra o di mare di una potenza combattente, sù le armi, le munizioni, le navi da guerra ecc. dello Stato nemico, vale dunque ad attribuire *ipso jure* al catturante un diritto di proprietà sulle cose conquistate (1). Ma avverrà altrettanto se l'oggetto della cattura è una proprietà privata o dovrà in tal caso, per l'acquisto di un simile diritto, effettuarsi un regolare giudizio? Nella pratica degli Stati è necessario a questo proposito distinguere fra le guerre terrestri e le guerre marittime. Razionalmente, poichè la guerra si combatte sol-

---

glais pendant la guerre maritime de 1744 à 1748 et de l'arrêt mis par S. M. Prussienne, à titre de représailles sur des capitaux hypothéqués sur la Silesie au profit de quelques negotians anglais », pag. 1-88. — Wheaton, *Histoire des progrès du droit des gens en Europe et en Amérique depuis la paix de Wesphalie jusqu'à nos jours.* Leipzig, 1853, T. I, pag. 259-263.

(1) Vedasi l'art. 227 del nostro codice per la marina mercantile.

tanto fra Stato e Stato e non contro i privati cittadini, i quali sono tenuti a sopportarne le conseguenze unicamente come membri della società a cui appartengono ma non *uti singuli*, si dovrebbe respingere ogni distinzione fra l'una e l'altra specie di guerra e concludere che non può trasferirsi in modo definitivo ad un belligerante un diritto di proprietà su un oggetto appartenente a persona privata cittadina nemica o neutrale, senza che abbia avuto luogo una regolare pronuncia giudiziale o per lo meno senza che l'interessato abbia conseguito il dovuto compenso. Siccome però gli Stati civili nelle guerre terrestri non hanno altro modo di rivalersi sulla proprietà privata, se non a mezzo delle *requisizioni* e delle *contribuzioni* (1), mentre invece nelle guerre marittime essi possono ancora esercitare largamente un diritto di preda, non solo verso i nemici, ma in certi casi anche verso i neutrali, la necessità che intervenga un giudizio si presenta, secondo la consuetudine ormai invalsa fra le nazioni, soltanto per gli atti di cattura sulla proprietà privata che si compiono nelle guerre di quest'ultima specie.

Anche lasciando da parte questa considerazione, che certo non può avere alcun valore d'ordine storico, in quanto si riferisce al diritto di guerra ora vigente, e prescindendo dal fatto che la proprietà privata nemica, durante le ostilità, è maggiormente rispettata sulla terra che sul mare, l'opportunità che abbia luogo un giudizio sussiste sempre in grado prevalente per le prede marittime che non per

(1) Confr. l'art. 88 delle istruzioni degli Stati Uniti d'America del 1868 per le armate in campagna; gli art. 40-42 della dichiarazione di Bruxelles; gli art. 54-60 del Manuale delle leggi della guerra continentale, elaborato dall'Istituto di diritto internazionale; gli art. 1206-1217, 1219 del regolamento pel servizio delle truppe italiane in guerra, approvato con decreto 26 novembre 1882.

gli atti di confisca effettuati su un determinato territorio. Invero, mentre il belligerante nei paesi invasi dalle sue forze militari ha modo di esercitare, sia pure temporaneamente, una potestà suprema che nelle sue manifestazioni esterne equivale alla sovranità (1), esso non potrebbe arrogarsi alcun diritto di tale natura sul mare, elemento di dominio universale, sul quale non è lecito generalmente d'impedire il commercio dei neutrali nemmeno al sopravvenire delle ostilità. I beni dei privati che si trovano in un determinato territorio, sono perciò esposti a subire talvolta le conseguenze indirette della guerra, non solo se appartengono a cittadini, ma anche a sudditi di terzi Stati (2). Sul mare invece non si potrebbe colpire le proprietà dei neutrali, i quali non fossero venuti meno ai doveri della neutralità. È soltanto quando questi vengano infranti, che il belligerante può esercitare alcuni diritti sulle proprietà dei cittadini dei terzi Stati e siccome il decidere se un dato atto costituisca o no una violazione

---

(1) Ved si Corsi, *L'occupazione militare in tempo di guerra*, seconda ediz., Firenze, Pellas, 1886, vol. I, pag. 55, 57-58, 192.

(2) Non vi può esser dubbio che se un esercito straniero, il quale viene ad occupare un determinato territorio, *requisisce* per es. una certa quantità di prodotti del suolo, tutti i proprietari dei beni fondi situati in quella contrada, tanto cittadini, quanto stranieri, (se una convenzione internazionale non disponga altrimenti) dovranno fornire le derrate richieste proporzionalmente all'estensione del proprio fondo. Ciò risulta come corollario del principio generale, riconosciuto dalla grande maggioranza degli scrittori, che gli stranieri sono tenuti al pari dei cittadini a pagare le imposte pei redditi che ritraggono sul territorio dello Stato. — Confr. Bluntschli, *Droit international codifié*, trad. Lardy. Paris, Guillaumin, 1874, art. 389, 390. — Fiore, *Diritto internazionale codificato*. Torino, Unione Tip. Edit., 1890, n. 606. — Esperson, *Condizione giuridica dello straniero*, P. I, n. 483. — Despagnet, *Précis de droit international privé*, 2ème éd., Paris, Larose, 1891, pag. 68, num. 52. — Weiss, *Traité élémentaire de droit international privé*, 2ème éd. Paris, Larose. 1890, pag. 37-38. — Von Bar, *Theorie und praxis des Internationalen-Privatrechts*. Hannover, 1889, §§ 110, 112. — Sui doveri del belligerante rispetto alle proprietà dei neutrali, che si trovano sù un territorio da esso occupato, vedasi Corsi, *Arbitrati internazionali*. Pisa, 1894, pag. 124-152.

della neutralità, richiede spesso ricerche delicate e diligenti, è necessario che la confisca di una nave neutrale o delle merci sulla medesima caricate, sia preceduta da un regolare giudizio.

Lo scopo principale e fondamentale delle pronuncie sulla validità delle prede è dunque quello di stabilire se abbia avuto luogo una violazione della neutralità ovvero un qualsiasi atto equivalente ad un soccorso a favore di uno dei belligeranti. Questa affermazione dovrebbe rimanere esatta, pure quando si fosse catturata una nave o un carico appartenente a un cittadino dello Stato nemico, poichè, come vedremo a suo luogo, la proprietà privata anche nemica dovrebbe durante le guerre marittime essere rispettata, ogniqualvolta non si fosse verificata alcuna immistione *diretta* od *indiretta* nelle ostilità. Siccome però gli Stati belligeranti per lo più si attengono ancora all'antica consuetudine di considerare sul mare confiscabile ogni nave o merce nemica trovata a bordo della nave medesima, indipendentemente da qualsiasi aiuto prestato ad una delle parti combattenti, così nei giudizi sulle prede vi è la necessità di procedere anche ad un'altra indagine, affine di determinare se la nave o le merci sequestrate abbiano carattere nemico piuttosto che neutrale.

Pel compimento di simili giudizi, sogliono dai belligeranti al principio di ogni guerra istituirsi speciali giurisdizioni, che prendono il nome di ***tribunali o corti delle prede*** ovvero quello di ***consigli delle prede.*** Questi tribunali finora ebbero un ordinamento puramente nazionale, in quanto ciascuno dei belligeranti li costituisce unicamente coi propri funzionari.

Ciò premesso, si possono ora esaminare quali critiche siansi mosse al sistema che continua ad essere seguito da-

gli Stati nell' ordinare tali giurisdizioni destinate a funzionare durante le guerre marittime.

3. — L' Hübner, nella sua celebre opera sul sequestro delle navi neutrali, dedicata al barone di Bernstorff, sostenne essere contrario al diritto naturale che un belligerante possa arrogarsi il diritto di giudicare sulla validità della cattura di navi o merci appartenenti a cittadini di uno Stato straniero che non prende parte alle ostilità. È principio costante, egli dice, che colui che vuol giuridicamente pronunciare in una controversia, non può essere giudice e parte nello stesso tempo; quindi i tribunali ordinari di un dato Stato, istituiti per giudicare le navi neutrali, sono incompetenti. Questi tribunali, aggiunge, sono tenuti a decidere secondo le leggi e le ordinanze emanate dal loro sovrano, le quali sono leggi civili, non internazionali e che, mentre sono fatte per favorire la società che le riceve, riescono svantaggiose per gli stranieri. Ma quando vi è una contestazione fra due Stati, è necessario risolverla mediante negoziati diplomatici, non sulla scorta delle leggi interne di uno dei due. Se un tale procedimento riuscirà eccessivamente lungo, il rimedio sarà facile: basterà che le nazioni deleghino i loro Ministri o i consoli residenti all'estero, affinchè, congiuntamente ai commissari nominati dal sovrano dello Stato che ha compiuto la preda, procedano al giudizio. In queste pronunzie poi non si dovrebbero prender per base *che* le leggi dell' umanità e il testo dei trattati (1).

Numerosi scrittori seguirono l' autore danese, nel contestare al belligerante il diritto di giurisdizione sulla pro-

(1) Martin Hübner (1723-1775), *De la saisie des bâtiments neutres ou du droit qu'ont les nations belligérantes d'arrêter les navires des peuples amis.* La Haye, 1759, T. II, P. I, C. I, §§ 4, 5, e C. II, §§ 1-3.

Altri ancora ritennero che gli inconvenienti dell'attuale stato di cose non avrebbero potuto evitarsi, se non dando ai tribunali delle prede un' organizzazione internazionale (1). Secondo qualche giurista sarebbe bastato che il tribunale internazionale pronunciasse soltanto nelle contestazioni fra belligeranti e neutrali (2), ma poi ai più sembrò preferibile il concetto che, non soltanto i neutri, ma anche i sudditi di uno Stato belligerante, avrebbero dovuto esser messi in condizione di far valere le loro ragioni contro i procedimenti arbitrari delle autorità di uno Stato nemico. Così vennero formulandosi vari progetti di riforma, secondo i quali i cittadini dei belligeranti, al pari di quelli dei neutrali, avrebbero trovato un eguale trattamento conforme a giustizia (3).

---

stesso autore, *Dizionario universale e ragionato della giurisprudenza mercantile*. Livorno, 1834. Parola *Preda e predatore*, §§ 54-57. — Secondo questo autore tuttavia, il sovrano neutrale *non* sarebbe competente a giudicare se nei suoi porti entrasse una nave belligerante con una preda fatta, non già ad un neutrale, ma ad un cittadino dello Stato nemico. — Per la competenza dello Stato a cui appartiene una nave neutrale che sia stata catturata, si pronuncia anche il Sandonà, *Trattato di diritto internazionale moderno*. Firenze, Pellas, 1870, p. 585, 586.

(1) Gessner, *Le droit des neutres sur mer*. Berlin, 1865, pag. 381-382. — Di questo autore vedasi pure, *De la réforme du droit maritime de la guerre*, nella *Revue de D. I.* 1875, pag. 253-254. — De Sainte Croix, *Histoire de la puissance navale de l'Angleterre*, T. I, p. 190. — Paternostro, *Delle prede, delle riprede e dei giudizi relativi*. Napoli, 1879, p. 99. — Geffcken, nel *Handbuch des Völkerrechts* del Holtzendorff. Hamburg, 1879, vol. IV, pag. 781-786. — Holtzendorff, *Encyklopädie der Rechtswissenschaft*, pag. 1346-1347. — Despagnet, *Cours de droit international public*. Paris, Larose, 1894, pag. 672.

(2) In questo senso era tracciato il progetto presentato dal Westlake all'Istituto di diritto internazionale. — Vedasi nella *Revue de D. I.* vol. XI, 1879, pag. 181.

(3) Si confrontino tra altro le proposte del Bulmerincq, nella sua opera *Völkerrecht oder das internationale Rechts*. Freiburg, 1887, p. 377-378; e la sua *Théorie du droit des prises*, nella *Revue de D. I.*, 1879, pag. 188-199; le risoluzioni votate dall'Istituto di diritto internazionale nel 1887 ad Heidelberg (*Annuaire de l'Institut*, année 1887-88); il progetto di tribunale internazionale, elaborato dal Fiore, nel suo *Diritto*

4. — Se nella scienza ha finito per prevalere l'idea che, senza l'istituzione di una giurisdizione internazionale, non può in questo campo raggiungersi un vero progresso, è bene non dimenticare che numerosissimi e valenti furono gli scrittori i quali, non soltanto nei tempi andati, ma anche recentemente, sostennero la legittimità dei giudizi sulle prede compiuti per opera unilaterale degli Stati belligeranti.

Prima di rigettare come antiquata questa teoria, la quale trova ancora malauguratamente una giustificazione nell'ordine dei fatti, conviene esaminare quali argomenti giuridici fossero chiamati a costituirne il fondamento.

Ascoltiamo anzitutto un giurista del secolo scorso rinomatissimo in materia di diritto marittimo, contemporaneo dell' Hübner e del Galiani, il Lampredi. Questi, trovando la pratica delle nazioni giusta e legittima, si è occupato da prima di confutare gli argomenti dello scrittore danese. Alla considerazione che allo Stato belligerante non è lecito, circa le catture effettuate verso neutrali, essere nello stesso tempo giudice e parte, oppone che, allorquando un belligerante fa giudicare le navi o i carichi confiscati dai propri incrociatori o corsari, non può in alcuna guisa presumersi che egli eserciti una giurisdizione su un sovrano neutrale (1). E dopo aver ripudiato la finzione dell'estraterritorialità per le navi che si trovano fuori di ac-

---

internazionale codificato e la sua sanzione giuridica. Torino, Unione Tip. Edit., 1890, n. n. 1277-1288, p. 1402 e seg.; e dello stesso autore, *Trattato di diritto internazionale pubblico*. Torino, Unione Tip. Edit., 1891, terza ed., vol. III, pag. 524. — Mi limito ora a citare questi progetti, dovendo tra poco parlarne alquanto estesamente.

(1) Lampredi (1732-1793), *Del commercio dei popoli neutrali in tempo di guerra*. Firenze, 1788, P. I, § 14, pag. 205-206. — Quest'opera fu pubblicata un anno dopo la morte del Galiani (1728-1787).

que territoriali, afferma che chi naviga in alto mare, essendo in territorio *nullius,* è in qualche modo nello stato di natura; ne viene che, sebbene d'ordinario sia potenzialmente suddito del suo natural sovrano, nell'attualità non è suddito di alcuno. La sua bandiera, se inalberata legittimamente, lo dichiara neutrale e come tale va rispettato, ma se esso fa cosa che smentisca l'insegna ch'ei porta, non havvi altra legge che regoli i doveri reciproci fra lui e il belligerante che quella immutabil della natura, che, applicata alle nazioni, si chiama gius delle genti. « Or se il « guerreggiante giudica avere il neutrale violato le leggi del« la neutralità una truppa di uomini, che nel vasto mare non « è suddita di Stato alcuno, chi avrà diritto di rendere inef« ficace o nullo il suo giudizio? » (1). Aggiunge che l'Hübner ha il torto di applicare le regole del gius civile ai rapporti fra nazione e nazione, trovando soltanto giusta l'osservazione, da questi fatta, che i giudici delle prede pronunciano tenendo conto unicamente delle dichiarazioni del loro sovrano e prendendo così per guida una legislazione particolare (2). Confuta da ultimo anche il Galiani, mettendo in luce l'incongruenza di questo autore che, dopo aver declamato sull'incompetenza dei tribunali del guerreggiante, ritiene legittima la giurisdizione che si arroga il neutrale sopra l'armatore suddito non suo (3).

Altri scrittori, specialmente anglo-americani, si limitano a giustificare la pratica attuale osservando che essa fu sempre in uso (4).

---

(1) Lampredi, *op. cit.*, pag. 211-212.
(2) Lampredi, *op. cit.*, pag. 208 e pag. 219.
(3) Lampredi, *op. cit.*, pag. 225.
(4) Confr. Travers Twiss, *The law of nations considered as independent political communities.* London-Oxford, 1863, vol. II, § 171. — Phillimore, *Commentaries upon international law*, second. ed. London, 1878,

Altri ancora partirono dal concetto che la cattura è un fatto di guerra compiuto sotto l'autorità dello Stato belligerante, i cui atti sfuggono al giudizio di chicchessia e pei quali può incorrersi soltanto in una responsabilità morale, ad evitare la quale mira appunto la pronunzia sulla validità della preda, emanata da funzionari all'uopo incaricati dal Sovrano dello Stato medesimo (1). « Chaque gouvernement, dice l'Ortolan, est le seul juge compétent de la légitimité des prises faites par les navires qu'il a commissionnés. C'est là une règle universellement reconnue et à l'abri de toute contestation. Elle est fondée sur ce que les captures maritimes sont des actes de guerre émanés de la souveraineté de l'État du belligerant; or les nations n'ayant pas de supérieur commun, chacune d'elle reste seule juge de la légitimité de ses actes » (2). Il Massé va anche più innanzi, affermando che non esiste veramente un giudice sulla validità di una cattura, come non esiste un giudice sulla validità della presa di una fortezza. Perciò, il far giudicare le prede essendo una semplice facoltà del belligerante, è naturale che egli se ne riserbi l'esercizio (3). Il Perels pure sostiene che uno Stato non potrebbe, senza ab-

---

vol. III, § 431 e seg. — DUDLEY-FIELD, *Prime linee di un codice internazionale* Trad. Pierantoni, Napoli, 1874, art. 894. — Confr. pure D'ABREU, *Traité juridico-politique sur les prises maritimes et sur les moyens qui doivent concourir pour rendre ces prises légitimes*. Paris, 1758, P. II, C. III.

(1) ROCCO, *Trattato di diritto civile internazionale*. Livorno, Fabbreschi, 1860, P. II, C. 51, pag. 462. — T. ORTOLAN, *Diplomatie de la mer*. Paris, 1845, T. I, pag. 264. — MASSÉ, *Le droit commercial dans ses rapports avec le droit des gens et le droit civil*. Paris, Guillaumin, 1844, T. I, nn. 401, 402, 408. — CAUCHY, *Le droit maritime international considéré dans ses origines et dans ses rapports avec les progrès de la civilisation*. Paris, Guillaumin. 1862, T. I, p. 66-67. — Vedasi pure BLUNTSCHLI, *Le droit international codifié*. Trad. Lardy. Paris, Guillaumin, 1874, pag. 472, all'art. 843; CALVO. *Le droit international théorique et pratique*, 4ème ed. Paris-Berlin, 1888, vol. V, pag. 283, § 3036.

(2) ORTOLAN, *op. cit.*, l. c.

(3) MASSÉ, *op. cit.*, nn. 401, 402, 408.

dicare ai propri diritti di sovranità e d'indipendenza, lasciare a tribunali, non sottoposti alla sua autorità e al suo controllo, il compito di giudicare sulli atti dei propri agenti (1).

Qualche giurista invece ricorse ai principî ordinari della procedura in materia di competenza. Così il Pinheiro-Ferreira, nel suo commento all'opera di G. F. De Martens, osserva che nei processi per la conferma o la nullità di una preda, chi deve farsi attore è il proprietario della cosa catturata. E poichè *actor sequitur forum rei*, è giusto che l'interessato porti i propri reclami dinanzi la giurisdizione del catturante, come se si trattasse di un comune reclamo per un atto qualsiasi di un funzionario dello Stato (2). Il Heffter d'altro canto credè poter giustificare la competenza dei tribunali del belligerante, considerando questi come *forum arresti sive deprehensionis* (3).

Finalmente ci fu chi trovò il fondamento di quella competenza nella *non solidarietà* dei sovrani neutrali coi loro sudditi che violano i doveri della neutralità (4). Il

---

(1) Perels, *Manuel de droit maritime international*. Trad. Arendt. Paris, Guillaumin, 1884, pag. 337.

(2) Pinheiro-Ferreira in G. F. De Martens, *Précis du droit des gens moderne de l'Europe*. Paris, Guillaumin, 1858, T. II. — Confr. pure Klüber, *op. cit.*, § 296.

(3) Heffter, *Le droit international public de l'Europe*. Trad. Bergson. Berlin-Paris, 1857, § 172. — Questo autore tuttavia, trattando la questione *de lege ferenda*, propugna che i reclami dei neutri, pel sequestro o la cattura delle loro navi e proprietà, siano sottoposti al giudizio imparziale di arbitri designati da una terza potenza. Egli però non ritiene che una simile proposta possa presto trovare un'attuazione pratica « mais nous croyons, aggiunge, que l'on s'en approchera de plus en plus, à mesure que la voix des peuples se fera entendre dans les conseils politiques et que les gouvernements consulteront les voeux, les besoins et les honneurs de leurs peuples » (Heffter, *op. cit.*, § 175).

(4) Hautefeuille, *Des droits et des devoirs des nations neutres en temps de guerre*. Paris, 1849, vol. IV, pag. 300-305 e pag. 308-309. — Casanova, *Diritto internazionale. Lezioni*, terza ed., con note del Brusa, vol. II, Lezione XXVIII, pag. 297-299. — Schiattarella, *Il diritto della neutralità nelle guerre marittime*. Sassari, 1871, pag. 225-227.

cittadino di Stato neutrale colpevole di tale violazione, dice l'Hautefeuille, essendosi ***isolato*** dalla propria nazione e volontariamente messo nella classe dei belligeranti, è assimilato ai nemici e deve essere giudicato dai tribunali del popolo a cui faceva la guerra. Tuttavia la competenza di questi tribunali non si estende che ai fatti i quali costituiscono un' infrazione delle leggi aventi un vero carattere internazionale. Perciò le ordinanze, pubblicate dagli Stati che intraprendono una guerra, devono considerarsi come non esistenti rispetto ai popoli neutrali, e quando una nave appartenente ad un paese che non prende parte alle ostilità è arrestata per violazione di uno di tali atti legislativi d'ordine interno, non sussiste competenza pei tribubunali del belligerante. Confuta poi l'Hübner, in ordine alla considerazione che uno Stato non può essere nello stesso tempo giudice e parte, osservando che nei giudizi sulle prede è in causa non la nazione neutrale, ma un cittadino isolato (1). E conclude che la costituzione di un tribunale internazionale, pel compimento di simili giudizi, è addirittura un sogno impraticabile (2).

5. — Le dottrine di questi ultimi scrittori, per quanto

---

(1) Hautefeuille, *op. cit.*, l. c.

(2) Hautefeuille, *op. cit.*, pag. 314-315. — Anche nel *Projet de codification des lois et usages de la guerre continentale et maritime adopté par le congrès militaire hispano-portugais-américain, en novembre 1892 sous la présidence de M. le général Alvaro Serrano*, fu proposto (art. 7): « Appartiene a ciascuno Stato di legiferare relativamente ai tribunali e *alla procedura* che tende alla dichiarazione di legittimità delle prede marittime ». — A questo congresso *esclusivamente* militare, tenuto a Madrid per iniziativa di alcuni ufficiali dell' esercito spagnuolo, presero parte ufficiali di terra e di mare della Spagna, del Portogallo, della Repubblica Argentina, del Messico, Guatemala, Porto-Ricco, Nicaragua, Honduras, San Salvador, Chili, Perù, Uraguay, Bolivia, S. Domingo. — Vedi Lehr, *Un nouveau projet de codification des lois de la guerre sur terre et sur mer. Revue de D. I.*, 1896, pag. 321 e seg., e specialmente alle pagine 335, 336.

siano state sostenute con abbondanza di argomenti, talvolta anche con notevole acume giuridico e abilità dialettica, possono tutte facilmente confutarsi.

Non è esatto ciò che afferma il Lampredi che una nave in alto mare cessi di essere sotto la giurisdizione dello Stato al quale appartiene. Il principio contrario è così generalmente ammesso e praticato, che trovo superfluo il darne la dimostrazione ricorrendo a lunghe e diffuse citazioni (1). Cadendo così il principale fondamento dell'argomentazione di questo autore, tutta la sua teoria trovasi scossa nelle sue basi e nessuna delle altre considerazioni, da lui poste innanzi, é sufficiente a sorreggerla.

Il semplice uso e la consuetudine non valgono certamente a giustificare la legittimità della giurisdizione dei tribunali dei belligeranti, altrimenti tutte le iniquità dei tempi andati potrebbero apparire giuste ed accettabili, unicamente perchè erano frequentemente e largamente praticate.

Quanto al considerare l'atto di cattura di una nave come un fatto di guerra qualunque, paragonabile alla presa di una fortezza, atto che perciò sfugge alla giurisdizione di chicchessia, è evidente l'inesattezza di una simile affermazione. Nella presa di una fortezza o di uno strumento guerresco che appartiene al nemico combattente, abbiamo veramente un *diretto* atto di violenza contro i mezzi pubblici di difesa o di offesa del belligerante che si vuol ridurre all'impotenza. Nella confisca di una proprietà privata, non soltanto se appartenente ad un neutrale, ma anche se appartenente ad un cittadino nemico, abbiamo

(1) Mi limiterò a citare Esperson, *Diritto diplomatico e giurisdizione internazionale marittima*, vol. II, P. II, n. 103.

in via principale l'infrazione di un diritto privato, la quale, anche quando possa apparire giustificata dalle necessità della guerra, non può agire sulle sorti finali della lotta se non in via *indiretta* e *secondaria*. Lo stesso Hautefeuille, credè necessario di combattere l'argomento del Massé, osservando che, se si accettasse la teoria di questo autore, si finirebbe per concludere che il belligerante può a volontà sua attribuirsi qualsiasi preda indipendentemente da ogni giudizio (1).

Nè so comprendere in che consisterebbe l'abdicazione ai diritti di sovranità e d' indipendenza che il Perels vede nell'atto di uno Stato il quale lasciasse che un tribunale, non sottoposto esclusivamente alla sua autorità, ma costituito dai rappresentanti di tutte le parti interessate, giudicasse sugli effetti di diritto privato che possono derivare ai cittadini di uno Stato straniero da un atto di guerra della parte combattente.

Ancor meno accettabili mi sembrano le argomentazioni di quegli autori che non considerano la competenza dei tribunali del belligerante se non come un'applicazione delle ordinarie regole della procedura civile o penale. È vero che nelle contestazioni civili l'attore deve generalmente introdurre la propria domanda al foro del convenuto ed è pur vero che il proprietario di una nave catturata dall' incrociatore di uno Stato guerreggiante, attualmente deve per lo più presentarsi colla veste di reclamante nel processo sulla validità della preda. Ma in questa pratica, come vedremo a suo luogo, si ha un deplorevole abuso della forza, mentre incomberebbe al catturante il fornire la prova della legittimità della cattura. La posizione svantaggiosa nella

(1) Hautefeuille, *op. cit.*, vol. IV, pag. 317-322.

quale si è finora trovato colui che reclama dinanzi un tribunale bellico la restituzione della cosa sua, non può bastare dunque a servire di base a tutta una teoria. Chi poi ha creduto potersi attenere al *forum arresti sive deprehensionis* per le navi catturate in alto mare, è caduto in un errore gravissimo, dimenticando che il mare è libero per tutte le nazioni e che appunto per ciò se si volesse, per quest'ipotesi, prender per base il *forum arresti*, questo dovrebbe essere rappresentato da un tribunale internazionale, non nazionale (1).

Anche l'Hautefeuille, nella sua pregevolissima opera sui diritti e doveri dei neutri, cadde in una petizione di principio, quando affermò che la giurisdizione dei tribunali dei singoli Stati non porta con sè la giurisdizione di un Sovrano verso le nazioni neutrali, poichè il cittadino di un terzo Stato che viola i doveri della neutralità, *si isola* dalla propria nazione e si pone volontariamente nella condizione di belligerante. Infatti, il giudizio sulla regolarità della preda compiuta verso un neutrale, ha precisamente lo scopo di determinare se questi sia o no venuto meno ai doveri nella neutralità. Ora il sottoporlo ai tribunali del belligegerante come individuo *isolato* del proprio Stato, perchè colpevole di atti contrari alla condizione di neutrale, equivale a tenere per dimostato *a priori* ciò che è ancora da dimostrarsi (2). Le conseguenze giuridicamente inaccettabili, a cui si giungerebbe se si adottasse la dottrina dell'Hautefeuille, sono intravvedute dall'autore medesimo, tánto è vero che egli

(1) Confr. Gessner, *De la réforme du droit maritime de la guerre* (*Revue de D. I.*, 1875, pag. 258). — Confr. pure Holtzendorff, *Encyklopädie der Rechtswissenschaft*, pag. 1846-47.

(2) Confr. Geffcken, nel *Handbuch des Völkerrechts* del Holtzendorff, vol. IV, pag. 782. — Vedasi pure Fiore, *Trattato di diritto internazionale pubblico*, terza ediz., vol. III, pag. 522-523.

sente il bisogno d'introdurvi un temperamento, affermando che i tribunali del belligerante devono giudicare rispetto ai neutrali, applicando soltanto i principî del diritto internazionale, senza tener conto delle speciali ordinanze pubblicate dal belligerante all'inizio della guerra. Appare però evidente che così si giungerebbe alla maggior confusione nei pubblici poteri, poichè un collegio investito di funzioni giudiziarie potrebbe a volontà sua rendere inefficaci i precetti stabiliti dal potere legislativo, mentre non può concepirsi una magistratura qualsiasi, creata da un determinato Stato e funzionante sotto la sua autorità, che pronunci ponendo in non cale le leggi emanate dallo Stato stesso.

6. — Tuttavia se si esaminano le teorie degli autori che si opposero alla competenza dei tribunali del belligerante a giudicare delle prede effettuate verso i neutrali, troviamo che i principî sostenuti non sempre vanno esenti da critica.

Sopra tutto è da respingersi la dottrina secondo cui dovrebbe attribuirsi al neutrale la facoltà di pronunciare un giudizio in questioni nelle quali entra in campo nel più alto grado, non solo l'interesse del proprietario della cosa predàta, ma anche quello dello Stato catturante. E ben a ragione il Lampredi considerava addirittura un'incongruenza, la conclusione a cui veniva il Galiani, che, dopo aver negato al belligerante il diritto di giurisdizione sul neutrale, inquanto non è lecito essere giudice o parte nel tempo stesso, attribuiva poi a quest'ultimo una facoltà che valeva a far risorgere per altro verso l' inconveniente medesimo che egli intendeva di evitare (1).

Nè maggior fondamento giuridico ha l'opinione dell'Azuni, il quale voleva che il sovrano del paese neutrale,

(1) Confr. oltre al Lampredi, sopra citato, Hautefeuille, *op. cit.*, vol. IV, pag. 314. — Schiattarella, *op. cit.*, pag. 281, 282.

a cui approdasse una nave da guerra o corsara con una preda appartenente ad uno Stato non belligerante, avesse in ogni ipotesi competenza per giudicare sulla validità della medesima, anche quando questa fosse stata fatta in danno di un suddito non suo. Troppo a lungo dovremmo trattenerci, se volessimo diligentemente compiere un esame critico delle molteplici opinioni esposte e di tutte le distinzioni e suddistinzioni proposte dai vari autori, pel caso di una preda condotta in acque territoriali di uno Stato neutrale (1). Ci basti osservare anzitutto che la dottrina del-

(1) Qualora il belligerante fosse entrato nel porto di uno Stato neutrale con una preda, si soleva distinguere, per ciò che concerne il diritto di giurisdizione del sovrano di questo Stato, a seconda che si trattasse di nave catturata al nemico, piuttosto che di preda fatta verso un neutrale. Nel primo caso si ammetteva generalmente che il Sovrano neutrale non aveva il diritto d'ingerirsene, eccezion fatta per l'ipotesi che la preda fossè stata effettuata nelle sue acque territoriali. (Vedasi in questo senso oltre all'Azuni, sopra citato, alle pag. 8-9, nota 3, anche Massé, *op. cit.*, T. I, n. 404. — Merlin, *Répertoire universel et raisonné de jurisprudence*, Quinta edizione, T. 25, Bruxelles, 1827, voce *Prise maritime*, pag. 142). — Nell' altro caso si suddistingueva a seconda che la nave predata appartenesse allo Stato a cui la nave catturante era approdata, piuttosto che ad un terzo Stato. Se la nave catturata veniva a trovarsi precisamente nelle acque dello Stato neutrale dal quale dipendeva, si ammetteva per lo più che il Sovrano neutrale avesse competenza a decidere sulla validità della preda. (Vedasi Hübner, *op. cit.*, vol. II, P. I, cap. II, § 5. — Massé, *op. cit.*, n. 406. — Hautefeuille, *op. cit.*, vol. IV, pag. 344. — Merlin, *Répertoire*, voce *Prise maritime*. pag. 143-45. — Heffter, *op. cit.*, § 172. — Casanova, *op. cit.*, vol. II, Lezione XXVIII. — Sandonà, *op. cit.*, pag. 593-594). La celebre ordinanza francese del 1681, all'art. 15 proclamava, come principio generale, che ogni nave francese sequestrata in un porto della Francia è libera di pien diritto, senza bisogno di giudizio. A differenza di quanto sostenne il Valin, il Merlin riteneva che questo testo di legge dovesse essere interpretato alla lettera, e fosse perciò applicabile in ogni caso (Merlin, ibidem). Simile disposizione è oggetto di censura da parte dell'Hautefeuille (*op. cit.*, vol. IV, pag. 339) il quale osserva che, ommettendosi così dal giudizio, la nazione neutrale veniva a rendersi solidale dell'atto commesso da uno dei suoi membri. — Il giudizio era invece prescritto in un'ordinanza reale spagnuola del 14 giugno 1797, che, all'art. 7, così disponeva: « Se una nave condotta nei miei porti, è caricata di merci di proprietà spagnuola, ogniqualvolta il valore di queste raggiunga la metà del valore del carico, la preda sarà giudicata dai miei tribunali; ma

l'Azuni non regge, in quanto conferisce ad un sovrano neu trale un diritto di giurisdizione, non solo in controversie che interessano contemporaneamte anche altri Stati, ma di più un diritto di tale natura, relativamente a questioni alle quali egli è assolutamente estraneo. Fra i giuristi perciò è ormai prevalsa l'opinione che gli Stati neutrali non hanno competenza a giudicare sulle prede compiute in alto mare da un belligerante (1). Di più, tutte le distinzioni che si

---

se il valore non raggiunge la metà di quello del carico, la preda sarà giudicata dai tribunali del catturante » — (Confr. MERLIN, l. c., pag. 145). — Nell'ipotesi finalmente che la nave predata condotta in un porto neutrale avesse portato la bandiera di un terzo Stato, per lo più si concludeva che il sovrano dello Stato territoriale non aveva diritto d'ingerirsene a meno che non si trattasse di preda fatta in vicinanza della costa alla portata dei suoi cannoni. — Confr. LAMPREDI, *op. cit.*, P. I, C. XIV, pag. 223-24. — MASSÉ, *op. cit.*, T. I, n. 405. — HAUTEFEUILLE, *op. cit.*, T. IV, p. 324-327. — MERLIN, *Répertoire*, voce *Prise maritime*, p. 143-145. — L'HÜBNER (*op. cit.*, vol. II, P. I, C. II, § 8) adotta un'opinione analoga, aggiungendo però che se il catturante avesse voluto vendere la preda nel porto neutrale, sarebbe stato necessario che si effettuasse un giudizio per opera di una commissione mista composta di un rappresentante dello Stato territoriale e dei consoli degli altri due Stati interessati. — Il D'ABREU (*op. cit.*, 2ᵉ partie, C. III) senza far distinzioni, afferma che gli ufficiali dello Stato sono i soli giudici competenti, non solo per le prede fatte dalle navi nazionali, ma anche per quelle che gli stranieri conducono nei porti dello Stato. — Il DE MARTENS, nella sua opera *Essai concernant les armateurs, les prises et surtout les reprises*, Gottingue, 1795, § 36, si pronuncia in modo meno assoluto, e dice che non offende il diritto delle genti, il fatto che il sovrano neutrale, ad istanza del catturante o del reclamante, pronunci sulla validità della preda condotta nei suoi porti da un belligerante.

(1) Confr. BLUNTSCHLI, *op. cit.*, art. 845, p. 472-78. — FIORE, *Trattato di diritto int. pub.*, vol. III, n. 1763. — TRAVERS-TWISS, *The law of nations*, vol. II, § 234, p. 487. — PERELS, *op. cit.*, p. 338. — PATERNOSTRO, *op. cit*, p. 100. — BONFILS, *Manuel de droit international public*. Paris, Rousseau, 1894, p. 798, n. 1487. — Analogamente dispongono i §§ 59 e 60 del regolamento internazionale delle prede marittime votato dall'Istituto di diritto internazionale nella sessione di Torino del 1882. Il § 61 di questo regolamento aggiunge di più: « Allorchè la nave da guerra si è rifugiata in un porto neutro, perchè inseguita da forza nemica superiore, la preda sarà rilasciata ». — Nello stesso senso, FIORE, *Diritto internazionale codificato*, n. 1192. — Anche nel progetto di codificazione delle leggi della guerra elaborato dal congresso militare di Madrid, nel novembre 1892, si propose all'art. 12: « È proibito di vendere in un porto neu-

facevano nei tempi andati, per ciò che si riferisce alle navi catturate condotte nei porti neutrali, hanno attualmente perduto quasi del tutto la loro ragione di essere. Infatti, gli Stati che non si trovano implicati in una guerra, ora generalmente considerano come un dovere della neutralità quello di non lasciare entrare nei loro porti le navi belligeranti portando seco le prede e se, in caso di forza maggiore, le accolgono, le obbligano ad uscire appena è cessato il pericolo. In questo senso è disposto dal nostro Codice per la marina mercantile (1) e dalle legislazioni della maggior parte degli Stati civili (2). D'altra parte i regolamenti della marina militare impongono generalmente ai comandanti di condurre le navi catturate, meno i casi di assoluta necessità, (*rilascio forzato*) ai porti dello Stato o a quelli degli alleati piuttosto che a paesi neutrali (3).

---

trale le prede, che non siano state dichiarate legittime dal tribunale competente ». (*Revue de D. I.*, 1893, pag. 333).

(1) Art. 246. — Vedansi pure gli art. 1 e 2 del decreto firmato a Torino il 6 aprile 1864 richiamato in vigore con successivo decreto del 6 luglio 1870.

(2) Confr. il decreto olandese del 6 gennaio 1711; il regolamento danese sulle prede del 16 febbraio 1864, § 15; le ordinanze austriache del 8 marzo 1864 (§ 10), del 21 marzo 1864 (§ 5), del 9 luglio 1866 (§ 18); il regolamento prussiano del 20 giugno 1864 (§§ 14 e 15); le istruzioni francesi del 25 luglio 1870 (§ 18); le regole emanate nel 1869 in Russia sulle prede (§§ 5, 104, 106). — BULMERINCQ, *Das Völkerrecht*, p, 367, nota 4. — BONFILS, *op. cit.*, p. 790, n. 1469. — FIORE, *op. cit.*, vol. III, p. 510. — Per la pratica seguìta negli Stati Uniti d'America, confr. TRAVERS-TWISS, *op. cit.*, T. II, § 224; e per quella seguìta in Inghilterra, LOUIS, *Des devoirs des particuliers en temps de neutralité* (*Journal*, 1877, p. 297-298). — Per il Portogallo, confr. la dichiarazione di neutralità emessa dal governo di questo Stato il 14 giugno 1877, all'epoca della guerra Turco-Russa (*Annuarie*, 1878, p. 478-479). — Nei canali interoceanici, sottoposti ad un regime speciale, non deve tuttavia esser proibito alle navi da guerra di uno Stato belligerante il libero passaggio anche con prede. — Così avviene per il canale di Suez, a norma della convenzione di Costantinopoli del 1888. — Confr. BUSTAMENTE, *Le canal de Panama et le droit international* (*Revue de D. I.*, 1895, p. 243).

(3) Quest'obbligo era imposto ai comandanti delle navi da guerra e ai corsari anche dell'ordinanza francese del 1681 sulla marina. Vedasi in VA-

7. — Anche l'argomento fondamentale invocato dall'Hübner e dai suoi seguaci contro la competenza dei tribunali istituiti dai singoli belligeranti, che non si può essere contemporaneamente giudice e parte in causa, oggi, colla divisione ben netta che si trova nella costituzione di tutti gli Stati veramente progrediti, fra potere legislativo, esecutivo e giudiziario, ha perduto in gran parte il suo valore. Era naturale che nei tempi in cui tutti i poteri si concentravano nel capo dello Stato e il sovrano, secondo la formula di Luigi XIV, poteva a ragione dire « l'État c'est moi », si trovasse che lo Stato era nello stesso tempo giudice e parte, allorchè da un lato alcuni sudditi avessero compiuto una preda, dall'altro alcuni funzionari dello Stato medesimo l'avessero giudicata. Ma attualmente il potere giudiziario ha raggiunto la più completa e assoluta indipendenza, cosicchè vediamo tutti i giorni privati individui, cittadini o stranieri, intentar lite allo Stato e i magistrati pronunciare con la maggior libertà, come se si trovassero in causa due privati qualsiasi. Anzi, a meglio tutelare i diritti dei singoli, oltre ai tribunali ordinari, furono istituite speciali giurisdizioni incaricate di decidere sulla legalità degli stessi provvedimenti amministrativi e sulle lesioni di diritto privato che da questi potessero derivare (1).

LIN, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681* La Rochelle, 1776, T. II. *Titre des prises*, L. III, tit. IX, art. 17, p. 277. — Nello stesso senso dispongono le istruzioni francesi del 1870, il regolamento danese del 1864, quello prussiano e l'ordinanza austriaca dello stesso anno, il regolamento russo del 1869. — CALVO, *op. cit.*, vol. V, p. 273-74. — Si confronti pure l'art. 977 del codice del Dudley-Field.

(1) Vedasi la legge nostra del 2 giugno 1889 sul Consiglio di Stato. L'art. 5 istituisce una quarta sezione del Consiglio di Stato per la giustizia amministrativa. E l'art. 24 stabilisce che: Spetta alla sezione quarta decidere sui ricorsi per incompetenza, eccesso di potere, violazione di legge contro atti e provvedimenti di un'autorità amministrativa o di un corpo amministrativo deliberante e che abbiano per oggetto un interesse

Persino in materia di danni di guerra (guerra terrestre), i tribunali ordinari si ritengono competenti a giudicare e se si suol escludere che ci sia titolo a pretendere un risarcimento pei danni *immediati*, che derivano dalle eventualità imprevedute e improvvise dell'azione bellica, nella nostra giurisprudenza prevale il principio che si ha diritto a compenso pei danni *mediati* che dipendono da un'azione preordinata e da uno studio preventivo circa i mezzi occorrenti alla guerra (1).

---

d'individui privati o di enti morali giuridici . . . . quando non sia competente l'autorità giudiziaria o un corpo speciale. . . . . Non è ammesso ricorso se trattasi di atti o provvedimenti emanati dal governo nell'esercizio del suo potere politico — COGLIOLO, *Codice della giustizia amministrativa*. Firenze, Barbèra, 1892, p. 63. — Le decisioni sul contenzioso amministrativo spettano al Consiglio di Stato anche in Francia, a norma dell'art. 1 del decreto organico dal 25 gennaio 1852. Questo fu modificato da varie leggi posteriori, segnatamente dalla legge di riorganizzazione de'24-31 marzo 1872, ma al Consiglio di Stato furono sempre lasciate le ora accennate attribuzioni giudiziarie (DALLOZ, *Supplément au Répertoire*, voce *Conseil d'Etat*, nn. 1-11). — Nella Spagna la giurisdizione contenziosa del Consiglio di Stato fu ristabilita con decreto-legge del 27 gennaio 1875 (*Annuaire de législation étrangère*, 1876, pag. 609). — In Prussia esiste un tribunale amministrativo superiore (*Oberverwaltungsgericht*) organizzato con legge 4 luglio 1875 (*Annuaire de leg. étr.*, 1876, p. 402). Furono istituite delle corti di giustizia amministrativa su basi analoghe in Baviera, con legge 8 agosto 1878 (*Annuaire*, 1879, pag. 179); nel Würtemberg, con legge 16 dicembre 1876 (*Annuaire*, 1877, p. 311); nel granducato di Baden con legge 24 febbraio 1881. — In Austria la legge del 25 ottobre 1875 istituì per tutta la Cisleitania una corte amministrativa chiamata *Verwaltungsgerichthof* (*Annuaire*, 1876, p. 514). — In Ungheria la legge del 21 luglio 1883 (*Annuaire*, 1884, p. 410) istituì un tribunale amministrativo che giudica in ultima istanza solo in materia finanziaria per le contribuzioni pubbliche.

(1) Confr. Corte di Cassaz. di Roma, 17 febbraio 1880 (*Annali della giurisp. ital.*, XIV, II, p. 63); 30 giugno 1884 (*Annali*, XVIII, II, p. 150); 22 febbraio 1893 (*Annali*. 1893, II, 71) e a sezioni riunite 10 aprile 1893 (*Annali*, 1893, II, p. 65). — Fu pure giudicato che le requisizioni di generi, di danaro e d'altro fatte in istato di guerra a carico di privati da uno degli eserciti belligeranti, debbono considerarsi come veri danni di guerra equiparati agli effetti del caso fortuito o della forza maggiore, dai quali non può sorgere un diritto civile atto a produrre azione in giudizio. — Confr. Corte di Cassaz. di Roma, 7 giugno 1882 (*Annali*, XVI, II, 62); 1° ottobre 1891 (*Annali*, 1892, II, 14); a sezioni riunite, 6 mag-

La considerazione principale esposta dallo scrittore danese, per contestare la competenza dei tribunali delle prede dei singoli belligeranti, non potrebbe dunque oggi valere, se non per sostenere che tali tribunali devono avere un'organizzazione giudiziaria piuttosto che amministrativa, ma non già per negar loro assolutamente ogni competenza. Con questo non intendo antecipare la discussione intorno ai mezzi, ai provvedimenti e ai criteri per organizzare nel modo più adatto e più conforme alla loro missione simili tribunali. Intendo soltanto dimostrare come l'argomento sopra accennato dall'Hübner, non potrebbe di per sè solo essere sufficiente per affermare, in via dottrinale, l'incompetenza di quei collegi giudicanti a pronunciarsi in materia di prede e segnatamente di prede neutrali.

Per attribuire a queste giurisdizioni un carattere internazionale piuttosto che nazionale, stanno altre e ben più valide considerazioni, che vennero in parte accennate dall'Hübner medesimo, ma che, a mio giudizio, devono essere più largamente sviluppate.

La più importante fra tutte, è forse quella che nessuno Stato può di per sè solo avere giurisdizione pei fatti che si verificano in alto mare a bordo delle navi di un terzo Stato, quando non siano tali da costituire un' offesa per tutta l'umanità, come sarebbero gli atti di pirateria (1). An-

---

gio 1889 (*Annali*, XXIII, II, 140); e 11 marzo 1893 (*Annali*, 1893, II, 108). — Tuttavia la stessa corte suprema il 22 febbraio 1893, a sezioni riunite (*Annali*, 1893, II, 71) giudicava che, cessata la guerra, le requisizioni operate dal nemico, ma poi passate all'esercito nazionale vincitore, perdono il carattere primitivo e la restituzione in natura o il rimborso dal valore può essere domandato giudizialmente dall'interessato. — Conf. pure Cass. Torino 29 dicembre 1880 in Contuzzi *Enciclopedia Giuridica, Danni di guerra* n. 15.

(1) Le navi dedite alla pirateria, dice l'Esperson (*Diritto diplomatico e giurisdizione internazionale marittima*, vol. II, P. II, n. 174) non hanno nazionalità e se ne avevano originariamente, la perdono pel loro misfatto.

che lasciando da parte questo argomento d'importanza fondamentale, bisogna convenire che un collegio giudicante, istituito, sia pure con ordinamento giudiziazio, da uno Stato belligerante, è ben difficile si trovi in grado di decidere senza ombra di parzialità, di preconcetti, di preoccupazioni circa i danni o i vantaggi che dalla pronuncia potrebbero derivare alla propria nazione. La guerra scatena un sì potente turbine di passioni, il suo esito è così legato alla sorte degli Stati belligeranti, alla loro grandezza o al loro abbassamento politico, morale, finanziario; l'amor di patria riceve da essa un così forte impulso, che è quasi impossibile che un magistrato dello Stato implicato nella lotta, per quanto abituato a giudicare obbiettivamente avendo per sola guida i principî giuridici da applicarsi, possa pronunciarsi in modo veramente equo e spassionato.

Ma v' ha di più ; le autorità giudiziarie di ogni singolo Stato sono tenute ad osservare i precetti che il legislatore ha emanato nel paese in cui esse furono investite dei loro poteri. E queste disposizioni legislative, lungi dall'essere sempre conformi alle norme razionali e dottrinali del diritto internazionale, sono spesso inique, ingiuste e lasciano intravvedere, nell'animo di chi le ha sancite, la preoccupazione di giovare assai più all' interesse dei propri connazionali, che alla causa della giustizia. È vero che vari autori sostengono che i tribunali delle prede devono giudicare secondo i principî del diritto internazionale, senza tener conto dei regolamenti interni che si trovassero con quelli in opposizione (1). Ma, come si è già osservato parlando della

(1) Si confronti oltre all'Hautefeuille, sopra citato alla pag. 14. — Wheaton, *Éléments de droit int.*, T. II, pag. 52. — G. F. De Martens, *Précis du droit des gens moderne de l'Europe*, T. II, § 322. — Calvo, *op. cit.*, T. V, p. 309, § 3060. — Phillimore, *Commentaries upon international law.* Second ed., London, 1873, vol. III, § 433.

dottrina dell'Hautefeuille, è assolutamente inammissibile che gli ufficiali di uno Stato, a cui sono affidate funzioni giudiziarie, possano mettere in non cale le norme statuite dal legislatore da cui dipendono, senza produrre la maggior confusione nei pubblici poteri. Allo stato attuale del diritto positivo, deve dunque necessariamente riconoscersi che i tribunali delle prede sono tenuti prima di tutto ad applicare le disposizioni dei trattati e delle leggi del loro Stato e che ai principî generali di diritto non possono ricorrere, se non in via sussidiaria, dove la legge interna tace o presenta qualche difficoltà d'interpretazione (1).

In Inghilterra tuttavia le corti giudicanti in materia

---

(1) Bluntschli, *op. cit.*, all'art. 847, p. 473-474. — Gessner, *op. cit.*, p. 400 e p. 93. — Rayneval, *De la liberté des mers*, P. I, tit. I, C. 20. — Massé, *op. cit.*, T. I, n. 406. — Perels, *op. cit.*, p. 346-47. — F. De Martens, *Traité de droit int.* Trad. Léo., T. III, p. 299. — Schiattarella, *op. cit.*, p. 239-240. — Bonfils, *op. cit.*, p. 771, n. 1433. — Despagnet, *op. cit.* p. 672. — Anche il Fiore (*op. cit.*, vol. III, n. 1769) nel contestare la competenza dello Stato catturante e nel sostenere essere un' anomalia che il sovrano di questo abbia giurisdizione *per decidere secondo la propria legge una questione di diritto internazionale*, viene implicitamente a riconoscere che attualmente i tribunali delle prede, così come sono costituiti, non potrebbero prescindere dalle disposizioni della legge interna del loro Stato. — L' art. 5 del decreto 20 giugno 1866, emanato dal governo italiano, all' iniziarsi della guerra contro l'Austria, per istituire una commissione delle prede, è così formulato: « La Commissione delle prede stabilisce sulla validità e sulla confisca delle prede marittime fatte durante la presente guerra, *secondo le norme sancite dal codice per la marina mercantile e le istruzioni emanate ai comandanti delle forze navali di operazione* ». — L'art. 29 del regolamento delle prede prussiano del 20 giugno 1864, stabilisce che i consigli delle prede devono pronunziare a norma delle leggi speciali, e nel silenzio di queste secondo i principî generali del diritto delle genti, senza pregiudizio dell'osservanza dei trattati conclusi con gli Stati neutrali e dell'applicazione delle misure di ritorsione, quando ne sia il caso. — Il regolamento austriaco del 21 marzo 1864 rimanda i guidici all'osservanza delle norme indicate segnatamente nell'ordinanza del 3 marzo dello stesso anno. — Anche il Congresso militare ispano-portoghese-americano, tenuto a Madrid nel 1892, propose, come vedemmo (n. 4, p. 14), che appartenga a ciascuno Stato il legiferare relativamente ai tribunali e alla procedura che tende alla dichiarazione di legittimità delle prede marittime.

di prede, ritenendo di applicare i veri principî del diritto internazionale, ebbero la pretesa di considerarsi in qualche modo come un organo internazionale; anzi Lord Stowell, uno fra i più famosi magistrati inglesi che abbia fatto parte delle corti delle prede, ebbe a dire che in Inghilterra, queste sono tribunali internazionali sedenti sotto l'autorità del Re della Gran Bretagna. Basta però esaminare la giurisprudenza delle corti britanniche, per convincersi come, anche in Inghilterra, i magistrati siano stati preoccupati dall' idea di proteggere gl' interessi del proprio Stato, dando in tal modo prova di essere l'organo di una giustizia puramente nazionale. Così in una sentenza, pronunciata nel 1810 dallo stesso Lord Stowell, vediamo che si giunge ad una conclusione veramente strana. Vi si dice che: « la Corte è tenuta ad applicare il diritto delle genti ai sudditi dei paesi stranieri, nelle diverse relazioni che essi possono avere con l'Inghilterra e col governo britannico. Ciò costituisce la legge *non* scritta della Corte, confermata da numerose decisioni e sanzionata dagli usi generali degli Stati civili. Nello stesso tempo si riconosce che, a norma della costituzione inglese, il re col suo consiglio possiede diritti legislativi superiori a quelli della Corte stessa ed ha facoltà di pubblicare ordinanze ed istruzioni, che i magistrati sono tenuti ad osservare: ciò costituisce la legge scritta della Corte. Questi due principî dell'applicabilità del diritto delle genti e dell' obbligo di osservare gli ordini del re presi nel suo consiglio, non sono in contraddizione fra loro, poichè *si deve presumere che tali ordini e tali istruzioni siano conformi, a norma delle circostanze, alla legge non scritta della Corte* » (1). Si vede adunque che in Inghilterra la prevalenza

(1) Vedasi riportato il testo di questa decisione in CALVO, *op. cit.*, vol. V, p. 311-313. — Confr. pure PHILLIMORE, *op. cit.*, vol. III, § 433-436.

che nelle Corti delle prede si attribuisce al diritto internazionale, in confronto al diritto interno, si riduce semplicemente alla *presunzione* che questo sia a quello conforme.

Dato pure che per espressa convenzione gli Stati rinunciassero a far osservare dai tribunali bellici le loro ordinanze e i loro speciali regolamenti (mentre all'osservanza nè fossero tenuti i soli ufficiali della marina) e che si pattuisse che i singoli tribunali delle prede dovessero applicare soltanto le norme del diritto internazionale, non per questo sparirebbero le ingiustizie, nè per ciò solo si potrebbe procedere dovunque con uniformità di criterî al giudizio sulla validità delle catture. I principî del diritto internazionale, mancando di una sanzione positiva, vengono spesso interpretati nel modo più disparato, di guisa che, anche se essi fossero in via esclusiva presi per guida delle decisioni, le tendenze speciali esistenti nei singoli paesi non cesserebbero per questo di esplicarsi. Assai giustamente il De-Martens, parlando delle sentenze emanate dai tribunali delle prede, osserva: « L'interprétation unilatérale des traités et la diversités des principes qu'à leur défaut on adopte comme loi des nations, offrent un vast champ des plaintes des puissances neutres contre les procédures et les décisions de ces tribunaux » (1).

Può dunque concludersi che per ciò che si attiene ai giudizi sulla validità delle prede belliche, la giurisdizione competente ad emanarli e il diritto materiale da applicarsi rappresentano due cose intimamente legate fra loro. Cosicchè assai difficilmente può concepirsi venga a tale riguardo

— Bulmerincq, *Le droit des prises maritimes* (*Revue de D. I.*, vol. X, p. 186). — Gessner, *op. cit.*, p. 403 e seg.; e nella *Revue de D. I.*, 1888, p. 262. — Paternostro, *op. cit.*, p. 103-104.

(1) G. F. De Martens, *op. cit.*, vol. II, § 322, p. 338.

pronunciata una decisione informata ai veri principî del diritto internazionale, se non per opera di una giurisdizione pure internazionale.

Ma dato che gli Stati non si limitassero a pattuire astrattamente l'osservanza delle norme del diritto internazionale, e adottassero inoltre di comune accordo un complesso di regole *positive* per tutto ciò che riguarda il diritto di preda (1), ci sarebbe ancora ragione di deferire il giudizio ad un tribunale internazionale? È questo un quesito che non può risolversi se non procedendo ad un'analisi diligente (che sarà compiuta nelle seguenti pagine) sulle principali questioni sulle quali possono essere chiamati a pronunciarsi i tribunali delle prede. Riuscirà intanto opportuno dare da prima uno sguardo alla storia per vedere quale svolgimento abbiano avuto queste giurisdizioni ed indagare se possa ritrovarsi anche nel passato un qualche esempio, che dimostri la possibilità di attribuir loro carattere internazionale. Esamineremo quindi nel modo il più breve,

---

(1) Circa la possibilità che ciò avvenga, basta citare, oltre alla dichiarazione di Parigi del 1856, la famosa dichiarazione di Caterina II di Russia del 1780, a cui aderirono tutti i principali Stati, la quale non si limitava a consacrare alcuni determinati principî concernenti la proprietà privata a bordo di navi neutrali, il contrabbando di guerra, il blocco ecc., ma conteneva anche l'affermazione seguente: « Ces principes doivent servir de règle dans les procédures sur la legalité des prises ». — Vedi *infra*, P. II, n. 1. — Da alcuni trattati stipulati all'epoca della prima neutralità armata, appare che gli Stati contraenti miravano a statuire una specie di *codice marittimo universale*; ciò risulta specialmente da quello concluso dalla Russia con la Prussia nel 1781, nel quale, all'Art. 3 era detto: « A l'époque plus ou moins eloignée de la paix entre les puissances belligérantes, S. M. le roi de Prusse et S. M. l'Empereur de toutes les Russies s'emploieront de la manière la plus efficace, auprès des puissances maritimes en général, pour faire recevoir et reconnaître universellement, et dans toutes les guerres maritimes que par suite pourront survenir, le système de la neutralité et les principes établis dans le present acte, servant à former la base d'un *Code maritime universel* » G. F. De Martens *Précis* T. II. § 326 p. 351-52 nota g.

quale ne sia l'attuale ordinamento, venendo poi a considerare le più importanti proposte che furono fatte per modificarne l'organizzazione in modo più o meno radicale.

8. — Per quanto i giudizi sulle prede, fatti per opera unilaterale degli Stati belligeranti presentino gl' inconvenienti ai quali ora accennavamo, è certo che il riconoscimento del principio che nessuna preda può efficacemente e legalmente effettuarsi senza una pronuncia giudiziale che ne dichiari la validità, costituisce un notevolissimo progresso in confronto ai violenti atti di spogliazione dei tempi andati, che non trovavano alcuna giuridica giustificazione, non pure sostanziale, ma nemmeno formale.

La facoltà di catturare le navi nemiche era in antico ammessa, non soltanto in tempo di guerra, ma anche in tempo di pace, specialmente allo scopo di esercitare un diritto di rappresaglia (1). Si comprende facilmente come quest' uso dovesse degenerare in abusi e dar luogo a reclami da parte degli interessati. È degno di nota che nell'antica Grecia si trovano i primi vestigi di quelle giurisdizioni che ancor oggi si istituiscono per decidere sulle con-

---

(1) Sul diritto di rappresaglia nel medio evo, segnatamente nei comuni italiani, vedasi Del Vecchio e Casanova, *Le rappresaglie nei comuni medievali e specialmente in Firenze.* Bologna, Zanichelli, 1894. — In quest'opera pregevolissima sia per la sostanza che per la forma, viene efficacemente dimostrato che nel medio evo l'istituto delle rappresaglie si trovava disciplinato da un complesso di norme e di usanze che valevano a limitare gli atti di violenza e che ne regolavano l'esercizio con una certa uniformità e relativamente anche con qualche equità: Così esse non potevano esercitarsi senza l' autorizzazione dei magistrati dello Stato al quale apparteneva l'individuo che si riteneva leso nei propri diritti. Avvenuto il sequestro della proprietà di uno straniero, colui che esercitava il diritto di rappresaglia era tenuto a darne notizia ai magistrati (consoli dei mercanti, ufficiali della mercanzia) che pronunciavano sulla validità del sequestro stesso. (Del Vecchio e Casanova, *op. cit.*, pag. 191, 194, 198, 199. — Confr. pure Catellani *Il diritto internazionale privato e i suoi recenti progressi.* Seconda ediz., Torino, Unione Tipografica Edit. 1895, vol. I, n.n. 106, 134.

troversie intorno alle prede. Infatti contestazioni di questa natura furono in Atene talvolta giudicate dall' assemblea popolare (1). Del resto bisogna risalire fino alla fine del secolo XIV o al principio del XV, per trovare l'istituzione di una magistratura, alla quale fosse in via normale devoluto il giudizio sulla validità delle catture compiute dai sudditi sul mare.

Nel *Consolato del mare,* il quale, come è noto, consisteva in una raccolta di usi seguiti in materia marittima (2) in ispecie sulle coste del Mediterraneo, apparsa secondo l'opinione del Pardessus (3) fra il secolo XIII e il XIV, e che pel suo valore positivo aveva acquistato grandissima autorità e diffusione (4), si trovano varie norme intorno alle prede, ma non vi si accenna ad al cuna giurisdizione che dovesse pronunziare un giudizio sulla validità delle medesime (5). Infatti i capitoli del Consolato del mare, che si occupavano del diritto di cattura, erano destinati a regolare i rapporti giuridici di quelle associazioni di bastimenti che navigavano insieme per mutua difesa e che nello stesso tempo approfittavano della loro forza per catturare navi e merci nemiche. Fino al secolo XIV la facoltà di armare navi corsare allo scopo di preda verso i nemici, poteva ben sovente esercitarsi indipendentemente dal consenso della pubblica autorità; le associazioni costi-

---

(1) Vedasi Pierantoni, *Trattato di dir. int.*, vol. I, Roma, 1881, p. 255.

(2) Il consolato del mare comincia precisamente con queste parole: « Açi començen les bones costumes de la mar ».

(3) Pardessus, *Collection des lois maritimes anterieures au* XVIII *siècle.* Paris, 1828-1845, vol. II, p. 85.

(4) La prima edizione del Consolato del mare fu pubblicata a Barcellona nel 1494 in lingua catalana.

(5) Vedasi il testo del Consolato del mare in Pardessus, *op. cit.*, T. II, p. 49 e seg.; e dello stesso autore, *Us et coutumes de la mer ou collection des usages maritimes des peuples de l'antiquité et du moyen age.* Paris, 1847, p. 49 e seg.

tuite a tale scopo aveano dunque prevalentemente un carattere di diritto di privato, come potrebbe averlo una riunione di individui che si associano affine di compiere una speculazione qualsiasi (1). Perciò le catture erano ritenute valide, anche senza ricevere una sanzione ufficiale dalle autorità dello Stato degli armatori e in quell'epoca il solo giudizio che potesse intorno ad esse effettuarsi, era quello che avveniva in alto mare per autorità dell'ammiraglio (2). Sostiene tuttavia il Paternostro, che per le controversie successive al compimento di una preda, dovevano essere competenti i tribunali consolari stabiliti in tutti i principali porti del Mediterraneo per conoscere delle cause marittime (3). È naturale che se fosse sorta qualche controversia fra gli stessi armatori, per esempio sul modo di dividere la preda, si ricorresse ai consoli o a quei collegi arbitrali di *savi uomini* che talvolta si istituivano per la risoluzione di questioni di diritto marittimo. Ma a me sembra inverosimile che in un periodo di tempo, in cui le prede potevano compiersi indipendentemente da qualsiasi autorizzazione dello Stato, i consoli potessero a questo riguardo pronunciare un giudizio, che trascendesse il regolamento di puri rapporti di diritto privato e statuisse sulla validità della cattura anche di fronte ai popoli stranieri.

Uno dei primi atti legislativi che prescrivono una procedura formale per la convalidazione delle prede, si riscon

---

(1) Il LAURENT, nella sua opera *Histoire du droit des gens*, Paris-Gand 1851, T. I, p. 477: scrive: « La piraterie était une espèce de commerce; elle n'avait rien d'honteux dans les temps primitifs ».

(2) Confr. CAUCHY, *Le droit maritime international*, T. I, p. 309-310. — WHEATON, *Histoire des progrès du droit des gens en Europe et en Amérique depuis la paix de Wesphalie jusqu'à nos jours*, T. I, p. 76-77.

(3) PATERNOSTRO, *op. cit.*, p. 8-9.

tra in una ordinanza di Carlo VI, re di Francia, del 7 dicembre 1400. Qui troviamo la disposizione seguente: « *Si aucun, de quelque estat qu'il soit, mettoit sus aucun navire à ses propres despenses pour porter guerre à nos ennemis, ce sera par le congé et consentement de nostre admiral ou son lieutenant* LEQUEL A OU AURA, AU DROIT DE SON DIT OFFICE, LA COGNOISSANCE, JURISDICTION, CORRECTION ET PUNITION DE TOUS LES FAITS EN LADITE MER ET SES DÈPENDENCES, CRIMINELLEMENT ET CIVILLEMENT (1).

A norma di questa disposizione adunque, il diritto di preda veniva a trovare due importantissime limitazioni: Una d'ordine repressivo e giudiziario, in quanto si statuiva il diritto di giurisdizione delle autorità marittime sulle prede effettuate dai sudditi e il diritto di punire gli abusi che nel compierle avessero potuto verificarsi; l'altra d'ordine preventivo, in quanto non potevano armarsi navi in corsa senza autorizzazione dell'ammiraglio. A quest'ultimo scopo convien notare che, nei comuni italiani, si erano già da lungo tempo prese misure anche più efficaci, poichè a Pisa, fin dal 1298 e a Genova fin dal 1316, erasi statuito che i corsari prima di uscire dal porto dovevano dare una cauzione provvisoria, affine d'indennizzare l'individui che fossero stati danneggiati dai loro atti d'ingiusta preda e di pirateria (2). Misura simile fu più tardi presa anche dal Comune di Firenze nel 1450, per evitare, per quanto era possibile, quei fatti che potevano dar luogo da parte di Stati stranieri ad atti di rappresaglia contro cittadini (3).

---

(1) CAUCHY, *op. cit.*, T. I, p. 348-349. — WHEATON, *op. cit.*, T. I, pagina 76.

(2) CAUCHY, *op. cit.*, T. I, pag. 349. — PIERANTONI, *Trattato ecc.*, n. 1290.

(3) DEL VECCHIO e CASANOVA, *op. cit.*, p. 249.

A poca distanza di tempo si ritrova un atto del parlamento inglese nel 1414, emanato sotto il regno di Enrico V, che ordina a tutti gli armatori, che avessero catturate navi o merci nemiche, di condurle in un porto del regno per essere giudicate dalle autorità competenti, sotto pena di confisca sia della preda che della nave catturante (1).

Nel secolo successivo e precisamente nel 1586, durante la guerra d'indipendenza dell'Olanda contro la Spagna, per opera del conte di Leicester, governatore delle provincie che si erano sollevate, fu introdotto nei paesi Bassi un regolamento analogo. Questo venne riconfermato mediante ordinanza degli Stati Generali del 1597 (2).

In Francia, la competenza a giudicare intorno alle prede fu da prima devoluta agli ufficiali di ammiragliato, oltre che dall'ordinanza del 1400, anche da altre successive del 1517, 1543, 1584. Le decisioni che venivano così pronunciate erano appellabili tanto ai Parlamenti, quanto alla *Table de marbre*, la quale era una Corte che funzionava a Parigi al Palazzo di giustizia ed aveva un triplice ordine di giurisdizioni una delle quali era di ammiragliato. Più tardi, in causa del gran moltiplicarsi delle procedure di appello e delle lungaggini a cui ciò dava luogo, per impedire che lo zelo dei corsari potesse venirne diminuito, agli ufficiali d'ammiragliato fu solo lasciata la procedura d'istruzione e il giudizio fu riserbato alla persona di chi esercitava il più alto ufficio in quanto concerneva la navigazione. (Dichiarazione del 1° febbraio 1650). Deve osservarsi che nel frattempo, quando il posto di ammiraglio era rimasto vacante per la morte del Duca

---

(1) G. F. De Martens, *Essai sur les armateurs etc.*, p. 88. — Wheaton, *op. cit.*, T. I, p. 77. — Cauchy, *op. cit.*, T. I, p. 349.
(2) Wheaton, *ibidem*.

di Montmorency, Luigi XIII aveva soppresso tale carica e l'aveva sostituita con quella di *Grand Maître Chef et surintendant général de la navigation et du commerce de France*, investendo per primo di tale ufficio il Cardinale Richelieu. Posteriormente, con lettere patenti del 20 decembre 1659, sotto Luigi XIV, fu costituito un consiglio di prede composto di consiglieri di Stato e *di maîtres des requêtes* sotto la presidenza del *Grand Maître de la navigation,* i cui giudizi erano appellabili al Consiglio di Stato del Re. Ristabilita nel 1669 la carica di ammiraglio, il consiglio delle prede subì varie e successive modificazioni nella sua organizzazione e composizione, mediante numerosi regolamenti che vanno dal 9 marzo 1695 al 19 luglio 1778.

Col primo di questi, gli appelli contro le decisioni che venivano pronunciate dalla commissione di primo grado, furono deferiti, non più al Consiglio di Stato, ma al Consiglio reale delle finanze (1). I Parlamenti aveano intanto preteso di arrogarsi competenza a giudicare anche in materia di prede, ma tali decisioni vennero sempre annullate dal Consiglio di Stato (2).

---

(1) Vedasi un' opera di autore anonimo stampata à La Rochelle nel 1763 intitolata: *Traité des prises ou principes de la jurisprudence françoise concernant les prises qui se font sur mer.* P. I, Cap. XIV, e P. II, p. 11 e seg. — MERLIN, *Répertoire,* T. VI, voce *Conseil des prises,* p. 88-91. — MASSÉ, *op. cit.*, T. I, n. 408. — CAUMONT, *Dictionnaire universel du droit commercial maritime*, Paris, Havre 1857, voce *Prises maritimes*, p. 595-596. — DALLOZ, *Répertoire,* voce *Prises maritimes*, nn. 8-11. — LAROUSSE, *Grand Dictionnaire universel du XIX siècle.* T. XIII, Paris, 1875, voce *Prise.* — CALVO, *op. cit.*, vol. V, pag. 298-299.

(2) Vedasi una decisione del Consiglio di Stato, in data 9 aprile 1707, che annulla una sentenza del Parlamento di Bordeaux, nell'opera di autore anonimo sopra indicata, stampata a La Rochelle nel 1763, P. II, p. 103; altre decisioni che annullano, altre due sentenze dello stesso Parlamento del 1° novembre 1698 e 25 novembre 1699 (*op. cit.*, p. 71-73). Ancora una decisione del 13 novembre 1689 del Consiglio di Stato, che ne cassa una del Parlamento di Aix (*op. cit.*, p. 118), ed un'altra del 18 luglio 1708 che ne annulla una del Parlamento di Parigi (*op. cit.*, p. 109).

9. — Nel secolo XVII essendo ormai generalmente ammesso il principio che nessuna preda poteva passare in proprietà del catturante senza la pronuncia di un giudice competente (1), gli Stati, nella stipulazione dei trattati, si preoccupavano talvolta di ottenere l'accettazione di qualche clausola che, per quanto era possibile, valesse, nei giudizi sulla validità delle catture, a tor di mezzo le ingiustizie. Così nel trattato del 1674 fra la Gran Bretagna e l'Olanda si pattuisce che, se la parte interessata avrà motivo di lagno per una sentenza pronunciata rispetto ad una nave olandese, Sua Maestà britannica farà rivedere il giudizio nel suo consiglio e reciprocamente per le sentenze emanate dalle autorità dei Paesi Bassi rispetto a navi inglesi (2). Qualche volta si arrivò anche più innanzi, al punto da stipulare che le controversie che fossero sorte, intorno alla validità della cattura di una nave neutrale, sarebbero deferite alla giurisdizione del Sovrano dal quale la parte interessata dipendeva. Ne riscontriamo un esempio nei trattati a cui devenne la Spagna con l'Inghilterra nel 1604 (art. 30) e nel 1630 (art. 28), coi quali si pattuì che « *la connaissance des procès qui s'éléveront en Espagne concernant les prises doit être renvoyée aux juges du Royaume, dont seront ceux contre qui la plainte sera formée* » (3). Parimente all'art. 23 del trattato dei Pirenei, concluso fra la Spagna e la Francia nel 1659, è detto: « Les actions qui ont ci-devant été ou qui seront ci-après intentées pardevant les officiers desdits

---

(1) Confr. Pierantoni, *Sur les prises maritimes d'après l'école italienne*. Rapporto presentato all' Istituto di diritto internazionale nel 1875 (*Revue de D. I.*, 1875, p. 631).

(2) Hübner, *op. cit.*, vol. II, P. II, C. V, § 5, p. 250-254. — Clausola simile si riscontra in un trattato stipulato nel 1716 fra la Francia e le città anseatiche (Hübner, *op. cit.*, C. V, § 3).

(3) D' Abreu, *op. cit.*, P. II, C. III, p. 34. — Hübner, *op. cit.*, vol. II, P. II, C. V, § 4.

Seigneurs Rois, pour prises, dépouilles et représailles, contre ceux qui ne seront point sujets du Prince en la jurisdiction duquel lesdites actions auront été intentées, ***seront renvoyées, sans difficulté, pardevant les officiers du Prince duquel les défendeurs se trouveront sujets*** » (1).

In base a questa stipulazione, i consoli di Francia residenti nella Spagna, durante la guerra per la successione del Re cattolico Carlo II, si erano attribuiti il diritto di pronunciare intorno alle prede, appartenenti a sudditi francesi, che venivano condotte nei porti spagnuoli. Ad onta dei buoni rapporti che allora regnavano fra le Corti di Francia e di Spagna, le autorità di questo Stato frapposero sempre ostacoli all'esercizio di tale giurisdizione, la quale venne poi in modo assoluto soppressa mediante una dichiarazione del 1709. Nè più larghe facoltà, pare siano state lasciate ai consoli britannici, nell'applicare le clausole dei trattati del 1604 e del 1630. In ogni caso simile procedimento era maggiormente giustificato verso i consoli francesi, date le ambiguità che si riscontravano nel testo del trattato dei Pirenei, il quale, mentre all'art. 23 si esprimeva nel modo sopra indicato, all'art. 18 invece disponeva: « saranno i giudici di ammiragliato od altri competenti, che pronuncieranno sulla validità delle prede *neutrali* delle due nazioni » (2).

Altri due esempi di convenzioni che attribuiscono il diritto di giurisdizione in materia di prede al sovrano neutrale, si ritrovano in due trattati stipulati dall'Inghilterra con la Spagna nel 1661 e con la Svezia il 1° luglio 1670. Per quanto convenzioni come queste, che si discostavano

---

(1) D'Abreu, *ibidem*. — Hübner, *op. cit.*, vol. II, P. II, C. V, § 8.
(2) Hübner, *op. cit.*, C. V, §§ 3 e 4.

dalla pratica generale circa il diritto del belligerante di giudicare tutte le catture da esso effettuate, debbano considerarsi come esempi rarissimi ed eccezionali, abbiamo avuto campo di vedere come non possa ritenersi esatta l'affermazione del Gessner (1), ripetuta dallo Schiattarella (2), che nella storia non si riscontrano che due trattati (i due ultimamente accennati) che riconoscano al neutrale il diritto di giurisdizione rispetto alle prede.

Per converso, poichè avveniva talvolta che i neutrali, indipendentemente da ogni stipulazione, si arrogassero il diritto di pronunciare sulla validità delle catture compiute dai belligeranti, si pattuiva in qualche trattato espressamente che le autorità dello Stato neutrale non potessero prendere a tale proposito alcuna ingerenza o emanare giudizio alcuno (3).

È degno di nota che, durante la guerra sorta nel secolo scorso fra l'Inghilterra da un lato e le colonie inglesi dell'America del Nord e la Francia dall'altro, gli Stati italiani, nelle loro dichiarazioni di neutralità, indicarono anche quale giurisdizione fosse competente a decidere sulla nullità delle prede fatte in contravvenzione a quanto disponevano le dichiarazioni medesime. Così in quella del Doge, governatori e procuratori della Repubblica di Genova si stabilisce che il conoscere di simili nullità appartiene al *Magistrato dei Conservatori del Mare*, che decide

(1) Gessner, *op. cit.*, p. 357-358.

(2) Schiattarella, *op. cit.*, p. 225-227.

(3) Nel trattato del 1714 fra la Spagna e i Paesi Bassi, è detto espressamente che: « . . . les officiers des parages ne pourront prendre aucune connaissance de la validité de ces prises » — Confr. pure i trattati: fra la Francia e i Paesi Bassi del 1739 (art. 23); fra l'Inghilterra e gli Stati Uniti d'America del 1800 (art. 25). — Vedi Hübner, *op. cit.*, C. V, § 4. — Hautefeuille, *op. cit.*, T. IV, p. 326, nota 1.ª

in modo inappellabile (1). Nella dichiarazione di Leopoldo Gran Duca di Toscana si attribuisce la competenza a pronunciare, pure in modo inappellabile, al *Governatore di Livorno* previa partecipazione al Consiglio di Stato (2). Ferdinando di Napoli in tale occasione dichiarò giudici per qualsiasi controversia sulle prede il *Supremo Magistrato del commercio di Napoli e di Palermo* (3) e l'editto del Segretario di Stato del Papa Pio VI ne attribuì la cognizione, pel Mediterraneo a Monsignore governatore di Civita Vecchia e per l' Adriatico a Monsignore Governatore di Ancona (4). Nella dichiarazione della Repubblica di Venezia del 9 settembre 1779, che comincia colle parole: « Il Serenissimo Principe di Venezia fa sapere che volendo la Repubblica nella presente guerra marittima osservare la più esatta ed imparziale neutralità » è detto (art. 7), che per tutti i fatti di contravvenzione alle disposizioni emanate, sarà sempre tenuto aperto processo d'inquisizione e ammesse anche le denuncie segrete e che (art. 21) la cognizione sulla *nullità* delle prede, fatte contro le disposizioni di questa ordinanza, apparterrà ai Provveditori Generali, Capi di Provincia, che dovranno decidere inappellabilmente, previa partecipazione al Doge, da cui avranno le istruzioni, ricevute che s'abbiano le informazioni immediate dal Magistrato dei Cinque Savi (5).

---

(1) Vedasi questa dichiarazione riportata in LAMPREDI, *op. cit.*, P. II p. 287.

(2) LAMPREDI, *op. cit.*, P. II, p. 214.

(3) LAMPREDI, *op. cit.*, p. 220.

(4) LAMPREDI, *op. cit.*, p. 227-228.

(5) LAMPREDI, *op. cit.*, p. 212-250. — All'art. 18 di questa stessa dichiarazione è pure detto che le prede fatte da un belligerante condotte nei porti della Repubblica, vi saranno ricevute e potranno anche esservi vendute, *supposta per altro emanata dai tribunali competenti la perentoria sentenza e dichiarazione di buona preda.*

Notiamo finalmente che la Sardegna in generale deferiva tali controversie al tribunale della Capitaneria di Cagliari, salvo revisione al Consiglio Supremo (1).

Nel secolo scorso si ammetteva poi talvolta che persino i consoli di uno Stato belligerante, residenti sul territorio di uno Stato neutrale, potessero pronunciare un giudizio sulla validità delle prede compiute dalle navi da guerra o corsare del loro Stato (2). Così il console inglese, che esercitava le proprie funzioni a Livorno, era autorizzato a giudicare sulle catture fatte da navi britanniche nel Mediterraneo (3); anche la Russia nel 1787 affidò ai ministri residenti negli Stati bagnati da questo mare, il compito di decidere intorno alle prede effettuate da navi russe, ogniqualvolta il catturante non potesse rivolgersi agli alti ufficiali della flotta di Sua Maestà, salvo diritto di appello alla Corte Imperiale (4). Questa pratica valeva certo ad evitare al belligerante le gravi difficoltà che avrebbe incontrato, se fosse stato sempre costretto a condurre le navi sequestrate ai porti del proprio Stato. Oggi però essa non è più ammissibile, poichè il permettere alle autorità di uno Stato in condizione di guerra, di compiere in territorio neutrale un giudizio sulle catture, sarebbe contrario ad uno dei principali doveri della neutralità.

Circa i precedenti storici, intorno alla possibilità di attribuire ai tribunali delle prede un'organizzazione internazionale, conviene rammentare che fin dal secolo XIII, in occasione delle tregue giurate tra la Francia e l'Inghilterra,

(1) Hautefeuille, *op. cit.*, T. IV, p. 350.

(2) In questo senso venne stipulato l'art. 13 di un trattato fra la Repubblica di Genova e lo Stato di Danimarca nel 1789. — Travers Twiss, *op. cit.*, T. II, § 186.

(3) G. F. De Martens, *Essai sur les armateurs ecc.*, § 37.

(4) G. F. De Martens, *ibidem.*

erasi istituito fra i due Stati una specie di tribunale arbitrale con lo scopo di evitare le cause di rappresaglie. Questo tribunale, al quale si portavano le querele per ottenere la dovuta riparazione, dicevasi dei *dictarores* od *emendatores* (1). Sopra tutto degno di nota fu l'accordo concluso nel 1794 fra l'Inghilterra e gli Stati Uniti d'America per la nomina di una commissione mista affine di giudicare le navi americane catturate dagli inglesi nelle loro guerre contro la Francia (2). Nè va dimenticato che la controversia sorta fra la Francia e le Spagna rispetto alle prede reciproche che ebbero luogo nel 1823 all'epoca della restaurazione spagnola, sullo navi *Veloz-Mariana* e *Victoria* appartenenti alla Spagna e sulla fregata francese *Vigie*, poterono essere risolte con un giudizio arbitrale del Re dei Paesi Bassi (13 aprile 1852), in seguito a compromesso avvenuto fra le alte Parti contraenti nel 1851 (3).

---

(1) Vedasi il « Traité de trêve pour cinq ans entre Philippe II dit Auguste roi de France et Jean sans peur roi d'Angleterre, fait à Chinon le 18 septembre 1214 », riportato in DUMONT, *Corps universel diplomatique du droit des gens*, Amsterdam. — La Haye, 1726, T. I, p. 151-152, § 283. In tale trattato, dopo essersi parlato di questa magistratura dei *dictatores* e del loro scopo, al § 3 si aggiungeva: « . . . . . *Quidquid autem quinque aut plures ex praedictis Dictatoribus de interceptionibus hinc inde factis per sacramentum suum dixerint et ordinaverint, tam nos, quam praedictus Rex Agliae tenebimus. Et si per ipsos Dictatores Treugae emendari non poterint nos illud bona fide emendari faciemus infra quadraginta dies, postquam dicti Dictatores dictum suum dixerint et illud nobis significaverint* ».

(2) WHEATON, *Éléments du droit international*, T. II, p. 55. — PERELS, *op. cit.*, p. 338. — BULMERINCQ, *Théorie du droit des prises*, (*Revue de D. I.*, 1879, p. 174).

(3) CALVO, *op. cit.*, vol. III, p. 441-442. — BONFILS, *op. cit.*, p. 528. — In epoca recente troviamo a questo proposito un altro precedente storico di grandissima importanza; intendo alludere al Trattato di Washington del 1871, col quale l'Inghilterra e gli Stati Uniti convennero di deferire ad un tribunale arbitrale la decisione sulla responsabilità dell'Inghilterra circa i danni arrecati agli Stati dell'America del Nord dalle navi degli Stati sudisti che eransi armate nei porti inglesi. Quì però non si trattava di giudicare sulla validità di alcuna preda, ma sulla responsabilità di uno Stato per esser venuto meno ai doveri della neutralità. Ad

10. — Prima di studiare quale sia l'attuale ordinamento dei tribunali delle prede belliche nei principali Stati, ci rimane da accennare ai più importanti mutamenti avvenuti a questo riguardo nella legislazione francese, dalla grande rivoluzione fino ai giorni nostri. La Francia infatti più di qualsiasi altro Stato, anche in ordine alle giurisdizioni sulle catture, ci ha offerto lo spettacolo di una mobilità d'istituzioni e di ordinamenti, che non trova esempio presso alcun altro popolo.

Uno dei primi atti del governo rivoluzionario fu quello di abolire la commissione delle prede come risultava istituita dalle antiche ordinanze e, con leggi del 13 agosto 1791 e 14 febbraio 1793, la competenza a giudicare in queste materie fu attribuita ai tribunali di commercio, salvo appello ai tribunali di distretto. A questo ordinamento giudiziario, ne succede ben tosto uno amministrativo, poichè con legge 18 brumaio anno II, si stabilisce che le contestazioni intorno alla validità delle prede debbano esser decise *amministrativamente* dal Consiglio esecutivo provvisorio. Dopo breve tempo però si fa rivivere la competenza dei tribunali di commercio (Legge 3 brumaio anno IV, art. 13) e successivamente, con legge 8 fiorile anno IV, si deferisce il giudizio

ogni modo, il fatto che una questione tanto delicata come questa, abbia potuto risolversi con un giudizio arbitrale e che l'Inghilterra tanto gelosa della propria dignità, abbia annuito a pagare una forte somma a titolo d'indennizzo, dimostra come l'idea di un tribunale internazionale in materia di prede, non sia più da considerarsi come cosa esclusivamente utopistica. — Il 15 giugno 1880 fu pure conclusa una convenzione fra gli Stati Uniti d'America e la Repubblica francese per affidare ad una commissione mista composta di tre membri (uno nominato dal governo americano, un altro dal governo francese, ed il terzo dall'Imperatore del Brasile) la liquidazione dei danni patiti dai cittadini americani al tempo delle ultime guerre sostenute dalla Francia nel 1866 al Messico, nel 1870-71 e all'epoca della Comune, e dai cittadini francesi, durante la guerra di secessione dal 13 aprile 1861 al 20 agosto 1866 (vedasi *Annuaire de législation étrangère* 1881, p. 668-69).

d'appello contro le decisioni dei primi giudici, ai tribunali civili di dipartimento. Questa legge medesima poi attribuiva ai consoli francesi all'estero la stessa giurisdizione circa le prede, che all'interno era propria dei tribunali di commercio. Succedono altre leggi che regolano questa materia, tra le quali quella del 4 pratile anno VI, che stabilisce il termine e la forma pei ricorsi in cassazione contro le decisioni pronunciate in ultima istanza.

Questo ordinamento, dopo breve esperienza, fu riscontrato enormemente difettoso e apparve quindi la necessità di modificarlo radicalmente. Perciò, sotto il Consolato, con legge del 26 ventoso anno VIII, si abolisce la sù accennata competenza dei tribunali di commercio e s'incarica il governo di adottare all'uopo una nuova organizzazione. In seguito a ciò, con decreto 26 germinale dello stesso anno, completato più tardi con altro decreto del 2 pratile anno XI, il compito di decidere tali controversie viene affidato in prima istanza, nei porti francesi agli ufficiali di ammiragliato, nei porti neutrali ai consoli ed in grado d' appello ad un consiglio di prede composto di un Consigliere di Stato, Presidente; di otto membri e di un Procuratore Generale. Successivamente venne ammesso il diritto d' impugnare le decisioni, che venivano così pronunciate, ricorrendo al Consiglio di Stato (Decreto 11 giugno 1806 art. 14 n. 3).

Caduto Napoleone e restaurata la monarchia, il Consiglio delle prede avendo in gran parte perduto la propria importanza, perchè si riteneva che ogni causa di guerra dovesse essere ormai per lungo tempo rimossa, un' ordinanza reale del 22 agosto 1815, vi sostituisce il comitato del contenzioso del Consiglio di Stato, che conservò tali attribuzioni sotto la monarchia orleanista e la seconda repubblica. Il

Consiglio delle prede fu però ristabilito all'epoca della guerra di Crimea, mediante decreto 18 luglio 1854, salva la facoltà di appellare al Consiglio di Stato. Tale decreto venne rinnovato il 9 maggio 1859 all'iniziarsi della guerra contro l'Austria. Da ultimo con decreto del 28 novembre 1861, venne dato a tale organizzazione il carattere di permanenza (1).

11. — Esaminiamo ora, nel modo il più breve possibile, quale sia l'attuale ordinamento dei tribunali delle prede belliche nei principali Stati. Stimo inutile l'estendermi molto in questo esame, non perchè non ne valga la pena, quanto perchè uno studio accuratissimo su tale argomento, venne già compiuto dal Bulmerincq (2), e sarebbe quasi impossibile rintracciare, coi mezzi ordinari di cui può disporre lo studioso, un numero maggiore e più completo di dati di quello raccolto dall'illustre giurista germanico. D'altra parte, non credo opportuno di tralasciare assolutamente a questo riguardo ogni indagine, poichè, essendomi prefisso di studiare quale potrà essere l'avvenire dei tribunali delle

(1) Merlin, *Répertoire*, voce *Conseil des prises*, p. 91 e voce *Prises maritimes*, p. 146-150. — Massé, *op. cit.*, T. I, n. 408. — Caumont, *Dictionnaire universel du droit commercial maritime*, p. 595,596. — Cauchy, *op. cit.*, T. II, p. 318, 324-325. — Dalloz, *Répertoire*, voce *Prises maritimes*, n. 7-11. — Larousse, *Grand Dictionnaire etc.*, voce *Prise*. — Pistoye et Duverdy, *Traité des prises maritimes*, Paris, Durand, 1855, T. II, tit. 8. — Calvo, *op. cit.*, T. V, p 299. — Bulmerincq, *op. cit.*, nella *Revue de D. I.*, 1881, p. 468. — Il decreto francese del 18 luglio 1854, istituendo un solo consiglio di prede per giudicare sulla validità delle catture, ha implicitamente abolita la competenza, che attribuiva ai consoli francesi nei porti neutrali, il decreto del 2 pratile anno XI (art. 21). — Confr. Despagnet, *op. cit.*, p. 668-669.

(2) Vedasi il rapporto circa le prede, presentato da questo scrittore all'Istituto di diritto internazionale, e pubblicato nella sua parte sostanziale in una serie di articoli, nella *Revue de D. I.* vol. X (1878), p. 178 e seg. e p. 384 e seg.; vol, XI (1879), p. 152 e seg., p. 320, e p. 571; vol. XII (1880), p. 187; vol. XIII (1881), p. 447; vol. XIV (1882), p. 114 e seg.

prede, questo scopo non potrebbe in alcun modo raggiungersi se, come punto di partenza, non si prendesse a considerare il presente ordinamento di tali tribunali.

Se si volesse all'uopo fare una classificazione fra le legislazioni dei vari paesi, noi potremmo suddividere gli Stati in tre categorie: 1° Stati nei quali i tribunali delle prede hanno un' organizzazione essenzialmente giudiziaria; 2° Stati nei quali si è adottato un ordinamento principalmente amministrativo; 3° Stati nei quali si segue un sistema misto, facendo in modo che la controversia passi per due diversi gradi di giurisdizione, uno dei quali sia amministrativo, l'altro giudiziario.

Alla prima categoria appartengono l' Inghilterra, gli Stati Uniti d'America e l' Olanda.

In Inghilterra la giurisdizione in materia di prede è esercitata in prima istanza dalla sezione dell'Alta Corte di giustizia, che è designata col nome di *Probate and admiralty Division*, i cui magistrati al principio di ogni guerra vengono nominati giudici delle catture da una commissione speciale della corona. I giudici della sezione sono due e sono autorizzati a decidere separatamente; può essere interposto appello alla divisione giudiziaria del Consiglio Reale (*the judicial Commitee of the Privy Council*) che pronuncia in modo definitivo. La procedura trovasi regolata dagli articoli 16-53 di *An Act for regulating naval Prises of War* del 1864, e da una legge posteriore del 2 giugno 1874. In Inghilterra vige la regola, del resto seguita nella pratica del maggior numero di Stati, che il proprietario della nave e delle merci catturate deve presentarsi alla corte giudicante con la veste di reclamante; a questi dunque spetta di provare la propria innocenza. È notevole però che, secondo la giurisprudenza inglese, egli può servirsi, come mezzo di prova, non solo delle

carte di bordo, ma anche di deposizioni testimoniali (*affidavits*) (1).

Agli Stati Uniti d'America la Corte Suprema, fin dal 1794, aveva deciso che ogni Corte di distretto possiede tutti i poteri d'un tribunale di ammiragliato, anche in materia di prede. Questa massima trovò una riconferma, non soltanto in altre decisioni, ma anche in una legge del 26 giugno 1812. L'appello è portato alle Corti federali o di circuito e vi è pure una terza istanza, potendosi da ultimo ricorrere alla Corte Suprema. Un atto del 1864 si occupa della procedura per questi speciali giudizi; anche in questo Stato si ammette che la parte reclamante possa allegare in appoggio delle proprie istanze, oltre ai documenti di bordo, i risulati dell'interrogatorio delle persone dell'equipaggio (2).

In Olanda, a norma dell'art. 89 di una legge del 1° ottobre 1838, l'Alta Corte (Hooge-Raad) giudica sulla validità delle prede, in prima istanza con sette consiglieri, in istanza di revisione con undici, tutti appartenenti alla magistratura (3).

12. — Fra gli Stati della seconda categoria, può annoverarsi l'Italia. A norma dell'art. 225 del Codice per la marina mercantile, il giudizio sulla legittimità delle catture

---

(1) Phillimore, *op. cit.*, T. III, §§ 439-440, 474, 478; — Bulmerincq, *Le droit des prises maritimes*, (*Revue de D. I.*, vol. X (1878), p. 187, 195, 198, 199). — Gessner, *op. cit.*, p. 405. — Perels, *op. cit.*, p. 348. — F. De Martens, *op. cit.*, T. III, p. 295-296. — Calvo, *op. cit.*, vol. V, p. 829-830. — Paternostro, *op. cit.*, p. 86-87. — Despagnet, *op. cit.*, p. 669. — Bonfils, *op. cit.*, p. 769, n. 1428.

(2) Phillimore, *op. cit.*, T. III, § 437. — Calvo, *op. cit.*, T. V, p. 800-801 e 830. — Gessner, *op. cit.*, p. 413. — Paternostro, *op. cit.*, p. 86-87. — Bulmerincq, *op. cit.*, *Revue de D. I.*, vol. X (1878), p. 628-633, e vol. XIII (1881), p. 471-73. — Despagnet, *op. cit.*, *ibidem*.

(3) Bulmerincq, *op. cit.*, *Revue de D. I.*, 1881. p. 471. — Perels, *op. cit.*, p. 348. — F. De Martens, *op. cit.*, T. III, p. 295.

non ispetta già alle autorità ordinarie del potere giudiziario, ma ad una *speciale commissione* da instituirsi con decreto reale, giusta le norme a prescriversi dal regolamento. E nel 1866, allo scoppiare della guerra contro l'Austria, con decreto del 20 giugno, fu costituita una commissione delle prede composta nel modo seguente: Del vice presidente del Consiglio di ammiragliato, presidente; di un membro del consiglio di ammiragliato; di tre consiglieri d'appello; di un membro del Consiglio del contenzioso diplomatico; di un funzionario superiore dell'amministrazione della marina mercantile; di un commissario del governo e di un segretario, ambidue questi ultimi senza voto deliberativo. Il commissario funge da pubblico ministro ed è incaricato di promuovere l'istanza in nome del governo e di dare le sue conclusioni (art. 2). Per la validità delle deliberazioni della commissione delle prede, è necessario l'intervento di almeno cinque membri (art. 6). Contro tali decisioni, è ammesso ricorso entro tre mesi dalla pronunzia o dalla notificazione (a seconda che sia ricorrente il commissario del governo o la parte interessata) al Consiglio di Stato, che decide in modo definitivo (art. 8). Le parti interessate, è detto all'art. 9, hanno facoltà di presentare memorie in iscritto, indirizzandole al presidente della commissione e gli agenti consolari stranieri potranno rivolgere al commissario del governo quelle osservazioni che giudicheranno convenienti nell'interesse dei loro connazionali (1).

(1) Per lo studio dell'argomento nostro sarebbe riuscito molto interessante l'esame dei giudicati pronunciati dalla commissione delle prede costituita nel modo sopra indicato. Sebbene io non abbia mancato di farne ricerca all'Archivio di Stato di Firenze, e a Roma, sia al Consiglio di Stato che all'Archivio di Stato, poichè in questa città furono trasportati i documenti che si riferiscono al periodo nel quale Firenze fu capitale al Regno, non mi riuscì di rintracciare alcuna di tali decisioni. — Non è però inverosimile che la commissione non abbia avuto occasione di

Altri Stati, nei quali i tribunali delle prede sono organizzati amministrativamente, sebbene vi partecipino in una misura più o meno lata magistrati dell'ordine giudiziario, sono la Francia, la Spagna, la Prussia, l'Austria, la Danimarca, la Russia, il Giappone.

In Francia, come abbiamo già veduto, esiste un consiglio di prede, giusta il decreto del 28 novembre 1861. È costituito di sette membri, due dei quali sono *maîtres des requêtes* ed è presieduto da un consigliere di Stato; vi partecipa pure un commissario del governo che funge da pubblico ministero ed un segretario. Il consiglio di Stato giudica in grado d'appello; la controversia è prima esaminata dalla sezione del contenzioso ed è risolta in modo definitivo dall'assemblea generale. Questo ordinamento ha sussistito e funzionato, non solo durante la guerra del 1859 contro l'Austria, ma anche in quelle contro il Messico, la China e la Germania del 1870-71. Eccezionalmente, durante l'assedio di Parigi, fu costituito un consiglio di prede da prima a Tours poi a Bordeaux, che funzionò fino al 26 febbraio 1871. Per ciò che si attiene alla procedura, deve osservarsi che, a norma dell'art. 11 dell'antica Ordinanza del 26 luglio 1878, i documenti prodotti dopo la cattura della nave in nessun caso possono far prova in giudizio. Il Consiglio di Stato il 6 febbraio 1873, pure ritenendo che questo testo di legge non fosse stato abrogato dalla dichiarazione del 1856, adottò un'interpretazione equitativa, giudicando che nulla impediva che il contenuto delle carte di bordo potesse essere completato e dilucidato con

---

pronunciarne, data la brevità della guerra e tenuto conto (come vedremo meglio tra poco) della dichiarazione fatta nel 1866 dalle parti belligeranti di rispettare la proprietà privata anche nemica, meno i casi di contrabbando di guerra, e di violazione di blocco.

altri mezzi di prova, il cui valore era lasciato all'apprezzamento delle autorità giudicanti (1).

Nella Spagna si ritiene che spetti al sovrano, come quello che è responsabile di fronte agli Stati stranieri dell'operato dei suoi agenti, d'istituire i tribunali delle prede nel modo che meglio crede opportuno. Secondo una vecchia ordinanza del 1° luglio 1779, la giurisdizione sulle catture appartiene in prima istanza al ministro della marina e in appello al consiglio supremo di guerra e marina. Questa stessa ordinanza ammette che il reclamante possa provare la propria innocenza anche con altri mezzi che non siano quelli che risultano dalle carte di bordo, ma nel solo caso che tali documenti siano venuti a mancargli senza sua colpa (2).

In Prussia un regolamento del 20 giugno 1864, durante la guerra contro la Danimarca, istituì per la prima volta a Berlino un consiglio di prede composto di un presidente, di sei consiglieri e di un procuratore generale, che rappresenta gl'interessi del governo. Gli appelli sono portati ad un Consiglio superiore di prede; tanto in questo quanto in quello vi partecipano funzionari della marina, degli affari esteri e della magistratura. Nella Commissione superiore, nella quale trovasi anche un rappresentante del commercio o dell'industria, prevale però l'elemento giudiziario (3). Poichè questo ordinamento vale soltanto per la

(1) Calvo, *op. cit.*, T. V, p. 299-300. — Despagnet, *op. cit.*, p. 669. — Pistoye et Duverdy, T. I, p. 418. — Hautefeuille, *op. cit.*, T. IV, p. 358-59. — Larousse, *Grand Dictionnaire ecc.*, voce *Prise*. — Dalloz, *Supplément au Répertoire*, vol. 13, Paris, 1894, voce *Prises maritimes*, n.° 148.

(2) Bulmerincq, *op. cit.*, *Revue de D. I.*, vol. X, p. 418-422. — Phillimore, *op. cit.*, T. III, § 438. — Calvo, *op. cit.*, T. V, p. 300. — G. F. De Martens, *Essai sur les armateurs etc.*, §§ 27 e 28. — Paternostro, *op. cit.*, p. 86-87. — Hautefeuille, *op. cit.*, T. IV, p. 360.

(3) Gessner, *op. cit.*, p. 372-373. — Perels, *op. cit.*, p. 348, e p. 415. — Calvo, *op. cit.*, T. V, p. 300. — Paternostro, p. 86-87. — Bulmerincq,

Prussia, nel 1884 il Parlamento germanico votò una legge, sanzionata il 3 maggio dello stesso anno, con cui si crearono dei tribunali speciali detti *Prisengerichte*, ai quali spetta il giudicare per tutto l'Impero sulla legalità delle catture fatte durante la guerra (1).

Con ordinanze del 3 marzo e 21 marzo 1864, l'Austria istituì una Commissione d'istruzione pei processi sulle prede a Pola, un tribunale di prima istanza a Trieste ed uno di seconda istanza a Vienna. Vi parteciparono ad un tempo funzionari dell'ordine amministrativo e giudiziario, anzi questi ultimi ebbero la prevalenza nel secondo grado (2). Ad onta di ciò, data l'organizzazione mista di questi tribunali e la specialità dell'istituzione, non credo che l'Austria (e altrettanto può dirsi per la Prussia) possa classificarsi fra gli Stati che danno un'organizzazione veramente giudiziaria ai collegi incaricati di decidere sulla validità delle catture.

In Danimarca vi è l'uso, al principio di ogni guerra, di stabilire un tribunale d'istruzione in ogni circondario giurisdizionale dove vi è un porto. Il giudizio intorno alle prede appartiene quindi in prima istanza al tribunale di ammiragliato sedente a Copenhagen (presieduto da un giureconsulto e composto di altri due membri uno dei quali deve essere versato in materia marittima) e in seconda istanza alla Corte Suprema di ammiragliato. In questo senso dispone anche la legge del 13 febbraio 1864. In tale ordinamento si riscontra prevalenza dell'elemento giudiziario in primo grado, dell'amministrativo in secondo. Quanto

---

op. cit., (*Revue de D. I.*, vol. X (1878). p. 240-251, e vol. XIII (1881), p. 468-469).

(1) *Annuaire de législation étrangère*, 1885, p. 89.

(2) Gessner, *op. cit.*, p. 410 — Bulmerincq, *op. cit.*, (*Revue de D. I.*, vol. X, 1878, p. 258. e vol. XIII (1881), p. 478).

alla procedura, la legge del 1864, ispirandosi alla vecchia ordinanza danese del 1711 che ammetteva ogni mezzo di prova, prescrive che il tribunale deve d'*ufficio* prendere tutte le informazioni che possono riuscire opportune per la decisione della controversia (1).

In Russia, per quanto afferma il Bulmerincq, il giudizio sulle prede appartiene alla Corte di ammiragliato esistente presso il ministero della marina (2). Secondo l'articolo 77 di un progetto di legge russo del 1880, riportato dal De Martens, i tribunali delle prede di primo grado si compongono di ufficiali della marina, di funzionari del ministero degli affari esteri, di un legale addetto al ministero della marina e di un rappresentante della classe commerciante. Il tribunale d'appello è costituito dal Consiglio di ammiragliato a cui è aggiunto un rappresentante del ministero degli esteri (3). L'elemento giudiziario rimarrebbe così ben scarsamente rappresentato.

Uno dei migliori ordinamenti dei tribunali delle prede, è quello che risulta dall'ordinanza giapponese del 24 agosto 1894, promulgata con ordinanza successiva del 2 settembre dello stesso anno (4). Anche qui l'organizzazione di tali tribunali è puramente nazionale e non internazionale e l'elemento amministrativo vi partecipa largamente, ma si è fatto in modo che esso non dovesse riuscire assolutamente prevalente, ma piuttosto equilibrarsi col giudiziario e si è costituito il consiglio delle prede in guisa che

(1) Bulmerincq, *op. cit.*, *Revue de D. I.*, vol. X (1878), p. 209, e vol. XIII (1881), p. 478. — Gessner, *op. cit.*, p. 410. — Calvo, *op. cit.*, vol. V, p. 300. — Hautefeuille, *op. cit.*, T. IV, p. 858-59. — De Martens, *Essai sur les armateurs*, §§ 27, 28. — Paternostro, *op. cit.*, p. 86-87.

(2) Bulmerincq, *op. cit.*, *Revue de D. I.*, 1878, p. 616.

(3) F. De Martens, *Traité*, T. III, p. 296.

(4) Vedasi il testo di questa ordinanza nella *Revue Générale de D. I. P.*, vol. II, 1895, in fine alla rubrica *Documents*, p. 4-7.

ogni speciale competenza tecnica potesse trovarvi un rappresentante. Si è conservato il doppio grado di giurisdizione e si è voluto che il governo fosse rappresentato da un commissario, in primo grado appartenente all' alta magistratura, in secondo scelto fra i più elevati funzionari del potere esecutivo (1). Fra le disposizioni riguardanti la procedura contenute in questa ordinanza, sono specialmente degne di nota quelle degli art. 11 e 12, che affidano ad un giudice del tribunale delle prede, designato dal Presidente, il compito d' istruire il processo e di procedere all' interrogatorio del capitano e dell' equipaggio della nave catturata e, quando lo stimi opportuno, pure all'interrogatorio dell' equipaggio della nave catturante e dei passeggieri che si trovavano a bordo della nave oggetto di preda (2). L'art. 16 prescrive le norme per la citazione delle parti interessate, la quale deve esser fatta *d'ufficio* col

---

(1) L'art. 2 dell'ordinanza giapponese è così formulato: « Le Conseil d'examen des prises sera composé d'un juge-président et de six juges assesseurs. Le juge-président sera choisi parmi les juges à la Cour d'appel. — Les assesseurs se composeront d'un officier de la marine, de deux juges, d'un *shin-ri* (juge au ministère de la marine) d'un conseiller au bureau de législation, d'un conseiller ou d'un sécrétaire au ministère des affaires étrangères »; e l'art. 8: « Le conseil supérieur d'examen des prises sera composé d'un juge-président et de huit juges assesseurs. — Le juge-président sera un conseiller privé, les juges assesseurs se composeront d'un conseiller privé, de deux amiraux, de trois juges à la Cour de cassation, du directeur du bureau de législation et du directeur des affaires politiques au ministère des affaires étrangères ». — All'art. 5° poi è detto: « Deux commissaires du gouvernement seront nommés, tant au Conseil des prises qu'au Conseil supérieur des prises. — Au conseil des prises les commissaires du gouvernement seront des procureurs généraux, et au Conseil supérieur des prises des magistrats supérieurs de l'exécutif ». — E all'art. 8: « Au conseil des prises, les décisions devront être portées par cinq membres au moins, composés de la réunion d'un juge-président et de juges assesseurs, et au Conseil supérieur des prises par sept membres au moins composés également du juge-président et de juges assesseurs ».

(2) All'art. 11 è statuito così: « Après que le juge-président du Conseil des prises aura reçu le rapport circonstancié, mentionné dans l'ar-

mezzo di pubblici proclami (1). Il termine d'appello è fissato dall'art. 22, a giorni venti a partire dal dì in cui fu pronunciato il giudizio. Il Consiglio superiore delle prede può anche ordinare nuovi atti d'istruzione e un nuovo esame di testimoni, incaricando all'uopo il Consiglio delle prede di primo grado (art. 25). Gli interessati hanno facoltà di presentare i loro reclami soltanto a mezzo di una proce-

---

ticle 10, un juge assesseur sera désigné qui aura la responsabilité de l'affaire. — Le juge assesseur responsable aura à procéder immédiatement, en présence du commandant conducteur du bâtiment capturé ou de son délégué et de l'ancien capitaine dudit bâtiment, à l'ouverture des documents dont inventaire sera fait »; e all'art. 12: « Le juge assesseur responsable procédera à l'interrogatoire du commandant et de l'équipage du bâtiment capturé et, s'il le juge nécessaire, à l'interrogatoire de l'équipage du bâtiment capteur et à celui des passagers qui se trouveraient dans le bâtiment capté. — Des sécrétaires seront chargés de noter ces interrogatoires ». — Si confronti pure l'art. 19 che dispone così: « Lorsque le Conseil des prises, dans l'intervalle qui précède la notification du jugement, juge nécéssaire de faire un nouvel examen des témoignages, il peut charger un juge assesseur, investi des pouvoirs nécéssaires, d'y procéder. — Les commissaires du gouvernement et le pétitionnaire peuvent, dans l'intervalle qui précède la notification du jugement, présenter de nouveaux renseignements ou témoignages ».

(1) Il testo dell'art. 16 nella traduzione francese è il seguente: « Dans le cas où le rapport contenant l'opinion des commissaires du gouvernement conclut à la validité de la prise, et dans les cas (aussi) où le Conseil des prises aura jugé qu'il n'y a pas lieu de conclure à la libération immédiate du bâtiment capturé, telle qu'elle a été demandée dans le rapport contenant l'opinion des commissaires du gouvernement, le Conseil des prises adoptera la procédure de l'avertissement public. — Cet avertissement sera inséré dans le *Journal officiel*. Quiconque jugera ses intérêts lésés par la décision concluant à la validité de la prise, peut envoyer une pétition écrite dans le délai de trente jours à compter du jour qui suit l'insertion de l'avertissement public. — Si dans le délai prescrit dans la clause ci-dessus, aucun réclamant ne s'est présenté, le Conseil des prises commencera immédiatement la procédure du jugement et de l'examen des prises. — Toutefois, à la requête des commissaires du gouvernement, le Conseil des prises peut, passant outre sur la procédure speciale d'enquête, établir immédiatement le jugement qui devra être transmis aux commissaires du gouvernement ». — In ciò che concerne la citazione degli interessati, il regolamento giapponese non ha fatto che riprodurre le disposizioni dell'art. 11 del regolamento prussiano del 1864.

dura scritta e per l'atto d'appello è necessario che tale documento venga sottoscritto da un avvocato dell'Impero (1).

Come si vede il Giappone, nel disciplinare questa materia, si mostrò assai più liberale di molti Stati d'Europa, che ancora (come la Francia) per regola generale non ammettono altre prove dinanzi ai tribunali delle prede, all'infuori di quelle che risultano dalle carte di bordo della nave catturata.

13. — Prima di chiudere questo breve studio di legislazione comparata, ci rimane a far cenno di qualche Stato che può, secondo la classificazione da me adottata, annoverarsi fra quelli della terza categoria, vale a dire fra gli Stati che, in uno soltanto dei gradi di giurisdizione, fanno giudicare le prede da un collegio di funzionari appartenenti esclusivamente all'ordine giudiziario.

A questa categoria appartengono la Svezia e la Norvegia, che hanno un'organizzazione amministrativa pei giudizi sulle prede di primo grado e giudiziaria pel secondo grado (2).

Altrettanto può dirsi per la Turchia, a norma del regolamento emanato nel giugno 1877, durante l'ultima guerra contro la Russia. Il tribunale delle prede, secondo l'articolo 1° del regolamento ottomano, è composto di un Presidente, di un commissario imperiale che adempie le funzioni di Pubblico Ministero, di sei membri e di un segretario; ha per sede Costantinopoli e non può deliberare validamente se non col numero di cinque votanti. Le udienze sono

---

(1) Art. 16, 23, 24.

(2) Perels, *op. cit.*, p. 343. — Bulmerincq, *op. cit.*, *Revue de D. I.*, vol. X (1878), p. 217-225, e vol. XIII (1881). p. 473. — Circa l'ammissibilità delle sole prove risultanti dalle carte di bordo, un'ordinanza svedese del 1715 dispone allo stesso modo delle antiche ordinanze francesi del 1681 e 1778 (Hautefeuille, *op. cit.*, vol. IV, p. 358-59).

pubbliche (art. 3); le decisioni che vengono da esso pronunciate sono inappellabili e diventano eseguibili otto giorni dopo essere state comunicate al ministero della marina e a quello degli affari esteri (art. 6).

Fin qui (salvo il fatto dell'inappellabilità delle decisioni) ci si trova di fronte ad un sistema molto somigliante a quello seguito in Francia. Ciò che vi ha però di speciale nell'ordinamento ottomano, e che lo fa classificare in quest'ultima categoria, sta nella disposizione dell'art. 8, la quale stabilisce che le sentenze del tribunale sopra accennato sono suscettibili di ***ricorso in cassazione per*** VIOLAZIONE DELLA LEGGE O DEL DIRITTO DELLE GENTI, ***o per incompetenza del tribunale delle prede o finalmente per irregolarità nella procedura.*** Il termine per ricorrere è di un mese e decorre, contro lo Stato dal dì della pronuncia, contro i privati dal giorno della notifica. La Corte di Cassazione può ordinare che si sospenda l'esecuzione della sentenza impugnata con ricorso. Le parti interessate hanno facoltà di farsi assistere da un avvocato (art. 8 e 9) (1).

Io dubito che nella pratica questo regolamento, (considerato che erano le autorità ottomane che dovevano farne applicazione) abbia dato quei risultati che avrebbero potuto da esso legittimamente aspettarsi. È certo però che il deferire al supremo collegio della magistratura la facoltà di tor di mezzo qualsiasi violazione del diritto delle genti incorsa nei giudizi sulle prede, rappresenta una misura altamente liberale, come ben pochi Stati civili ebbero finora il coraggio di adottare.

14. — Esaminato così sommariamente quale sia l'orga-

---

(1) *Annuaire de législation étrangère*, 1878, p. 787. — *Journal*, 1877, p. 282. — BULMERINCQ, *op. cit.*, *Revue de D. I.*, vol. X, p. 625, e vol. XIII, p. 464.

nizzazione dei tribunali delle prede, come risulta dal diritto positivo dei principali Stati, vediamo quali proposte siansi fatte nel campo della dottrina per mutarne l'ordinamento in modo meglio corrispondente al loro scopo.

Da prima, considerandosi fuori di discussione il diritto del belligerante d'impossessarsi sul mare della proprietà nemica anche appartenente a privati, si propose di modificare l'attuale stato di cose solo relativamente alle catture fatte contro cittadini di Stati neutrali. In questo senso sono formulate le proposte dell'Hübner il quale, come abbiamo già avuto campo di osservare (1), voleva che nel giudizio sulle prede neutrali, concorressero, oltre ai funzionari del belligerante, anche gli agenti consolari o diplomatici dello Stato a cui apparteneva il proprietario della cosa catturata.

Appare a prima vista manifesto come simile progetto mancasse del requisito della praticità. Infatti, se l'agente consolare avesse dovuto partecipare ad un collegio giudicante composto prevalentemente di rappresentanti dello Stato belligerante, il suo intervento sarebbe riuscito puramente platonico. Se invece i voti si fossero bilanciati, si sarebbe andati incontro a conflitti insolubili, che certo non avrebbero giovato nemmeno alla causa dei neutrali, e non è supponibile che le autorità locali avrebbero lasciato la prevalenza, nei giudizi sulle prede, alle autorità consolari straniere. Ad ogni modo, prescindendo anche da ciò, la necessità di un giudizio imparziale, oggi che il principio dell'inviolabilità della proprietà privata durante la guerra tende sempre più a prevalere, non sussiste soltanto per le catture fatte ai neutrali, ma anche per quelle compiute verso i cittadini nemici.

(1) Vedasi al n. 3, p. 7.

Questa osservazione quindi può rivolgersi pure al Heffter che, fra varie proposte relative al diritto di guerra, ne formulava una nel modo seguente: « les réclamations DES NEUTRES contre la saisie ou la prise de leurs navires et de leurs propriétés, doivent être soumises au jugement impartial d'arbitres designés par une tierce puissance » (1), senza occuparsi dei reclami dei cittadini dello Stato nemico.

Anche il Westlake, nel suo progetto presentato all'Istituto di diritto internazionale (2), dopo aver proposto che ai belligeranti venisse lasciata la facoltà d'istituire tribunali delle prede soltanto pel primo grado e che i tribunali di seconda istanza fossero costituiti in modo da avere carattere internazionale, concludeva che questi ultimi dovevano limitarsi a conoscere delle controversie relative alle catture fatte ai neutrali (3). Secondo il Westlake, ciascuno Stato avrebbe dovuto legarsi con una serie di trattati affinchè, nel caso che una delle parti contraenti fosse in guerra con un terzo Stato, venisse pei giudizi sulle prede costituito un tribunale d'appello composto di tre membri, uno per ciascuna delle parti contraenti ed il terzo da eleggersi da una determinata potenza neutrale.

Tra poco esamineremo se debba preferirsi l'adozione di un ordinamento internazionale per il solo grado d'appello, piuttosto che per ambedue i gradi di giurisdizione. Quanto alla parte del progetto del Westlake che esclude dalla giu-

---

(1) HEFFTER, *op. cit.*, § 175.

(2) *Annuaire de l'Institut de droit international*, 1878, p. 114 e seg.

(3) Altri scrittori come G. F. DE MARTENS, BLUNTSCHLI, TETENS, elaborarono dei progetti allo scopo di riformare l'attuale ordinamento dei tribunali delle prede, nel solo interesse dei neutrali. — Vedasi il riassunto e il raffronto di questi progetti in BULMERINCQ, *Théorie du droit des prises*, nella *Revue de D. I.*, vol. XI (1879), p. 173 e seg., e p. 321 e seg.

risdizione internazionale i reclamanti appartenenti allo Stato nemico, essa si spiega, da un lato colla tendenza che vige in Inghilterra a mantenere la facoltà di catturare in ogni caso la propietà privata nemica (1), dall'altro con lo scopo che l'autore deve essersi prefisso, quello cioè di formulare una proposta che potesse senza troppa difficoltà essere di fatto accettata dai vari governi.

In antitesi con questi progetti di riforma che mirano a discostarsi in modo non troppo violento dalla pratica attuale, ne stanno altri che vogliono raggiungere i mutamenti più radicali. Alcuni autori vedono nell'arbitrato internazionale l'istituto destinato nel suo progressivo svolgimento a risolvere tutte le importanti controversie che possono sorgere fra gli Stati, sia in tempo di guerra che di pace, e destinato perciò a sostituire in buona parte le pronuncie degli attuali tribunali delle prede (2).

Un progetto che si avvicina di molto al sistema dell'arbitrato, è quello del Paternostro, il quale vorrebbe che il giudizio sulle prede avvenisse senza il concorso diretto degli Stati belligeranti. Egli propone che al principio di ogni guerra, ciascuna delle parti combattenti designi tre potenze neutrali, ognuna delle quali ha il compito di nomi-

---

(1) Il Westlake stesso, nella sua opera recente *Chapters on the principles of international law*, Cambridge, 1894, p. 246-253, sostiene con varie considerazioni l'opportunità che i belligeranti (e in ispecie l'Inghilterra quando si trovi in istato di guerra) possano sul mare catturare la proprietà privata nemica. Egli però riconosce che, prima che si inizino le ostilità, gli Stati contendenti potrebbero di comune accordo limitare il diritto di cattura ai soli casi di contrabbando di guerra e violazione di blocco.

(2) Confr. in questo senso Brusa, in Casanova, vol. II, Lez. XXVIII, nota alla p. 805. — Altri autori invece considerano quale un sintomo sul possibile o anche prossimo avvento dell' arbitrato internazionale come istituzione permanente, il carattere interazionale che ora si tende ad attribuire ai tribunali delle prede belliche. — Vedasi tra altri Revon, *L'arbitrage international. Son passé, son présent, son avenir*, Paris, Rousseau, 1892, p. 239-248.

nare due arbitri (uno ammiraglio, l'altro magistrato della Corte Suprema) dai quali viene ad essere costituito il tribunale giudicante, mentre i giudici stessi eleggono il loro presidente. Gli Stati in guerra sono rappresentati ciascuno da un commissario non avente voto deliberativo, ma solo consultivo. Il scegliere la sede del tribunale spetta alle potenze neutrali; i giudizi da questo emanati sono inappellabili e suscettibili soltanto di revisione per opera del tribunale medesimo (1).

Non v'ha dubbio che per le sentenze emanate da un tribunale così costituito ci sarebbe ogni garanzia d'imparzialità; ma l'autore ha pensato agli ostacoli d'ordine pratico che si frappongono all'adozione del suo progetto? Si direbbe che no, poichè, se avesse esaminato la questione sotto questo aspetto, gli sarebbe apparso oltre modo difficile se non assolutamente impossibile, anche in un avvenire lontano, che gli Stati belligeranti potessero rinunciare per sempre a prender parte al giudizio di controversie nelle quali sono in giuoco le loro più gravi responsabilità e i loro maggiori interessi.

15. — Hanno invece il pregio di maggiore praticità, circa l'organizzazione dei tribunali delle prede, i progetti del Bulmerincq, del Fiore e sopra tutto quello dell'Istituto di diritto internazionale.

Il Bulmerincq, nel suo rapporto presentato all'Istituto di diritto internazionale, propone che, tanto le controversie

(1) Paternostro, *op. cit.*, p. 99. — Il Wheaton (*Éléments de dr. int.*, T. II, p. 57-58), invece propone, non già di sopprimere i giudizi dei tribunali delle prede dei belligeranti, ma di fare in modo che queste pronuncie siano rivedute da un tribunale *imparziale* sotto la sanzione dei due governi, non a fine di mutare il titolo della proprietà già irrevocabilmente giudicata, ma allo scopo di determinare, da governo a governo, se nel giudizio sulle prede sia incorsa qualche ingiustizia e se sia perciò da corrispondersi un'indennità.

riguardanti le parti belligeranti, quanto quelle concernenti i neutrali, siano sottoposte ad un unica giurisdizione. Questa consiste in prima istanza in un'tribunale di tre giudici, due dei quali sono nominati dalle parti belligeranti. Le potenze neutrali, dopo la notificazione della dichiarazione di guerra, affidano il compito di nominare il terzo giudice, il quale è nello stesso tempo il presidente del collegio, a quella fra esse che viene a questo scopo di mutuo accordo designata; al Belgio come potenza marittima neutralizzata potrebbe essere generalmente dato questo incarico. Più Stati che hanno formato un alleanza, vengono rappresentati da un solo giudice. Il tribunale d'appello viene costituito nello stesso modo e i funzionari componenti queste giurisdizioni devono tutti appartenere all'ordine giudiziario, in quanto il loro compito si riduce alla risoluzione di vere questioni di diritto. Essi sono tenuti a stabilire i principî di diritto materiale e formale da applicarsi e devono renderli pubblici, allo stesso modo che nell'antica Roma il Pretore, assumendo la carica, pubblicava il suo editto. Tuttavia, poichè ciò potrebbe esser causa di perdita di tempo, sarebbe opportuno che i magistrati giudicanti facessero loro prò del progetto adottato dopo maturo esame dall' Istituto di diritto internazionale e successivamente comunicato al ministero degli affari esteri di ciascuno Stato. Per raggiungere il maggior grado d'imparzialità, il giudice appartenente allo Stato neutrale deve astenersi dal giudicare nelle controversie nelle quali sono implicati gli interessi dei suoi concittadini. Solo le istanze di istruzione conservano il carattere nazionale (1).

---

(1) Bulmerincq, *op. cit.*, *Revue de D. I.*, vol. XI (1879), p. 188-190, e vol. XIII (1881), p. 474-481. — Dello stesso autore, *Völkerrecht oder das internationale Recht*, Freiburg, 1887, p. 377-78.

Con questo progetto non si ha l'inconveniente che gli Stati combattenti rimangano esclusi dal prender parte alle decisioni e sotto questo aspetto essi dovrebbero mostrarsi meno riluttanti ad accettare l'ordinamento che ne risulta. Avverrebbe però che i rappresentanti delle due parti belligeranti si troverebbero a contatto fra loro; per ciò solo è facile prevedere che per ogni pronuncia sorgerebbero gravissimi dibattiti e che le sentenze ben raramente sarebbero improntate a quella serenità di giudizio, che è la condizione necessaria per la retta amministrazione della giustizia. Tutto dipendendo dal giudice neutrale, si comprende come ciascuno degli Stati belligeranti sarebbe diffidente verso questo magistrato, per tema che l'avversario potesse acquistare sopra di lui eccessiva influenza o preponderanza. Il comporre il collegio giudicante esclusivamente di magistrati costituisce indubbiamente una garanzia d'imparzialità, alla quale è certamente opportuno ricorrere nell'ipotesi di un'organizzazione semplicemente nazionale. Ma dato l'ordinamento internazionale ed escluso perciò il pericolo della parzialità, a me pare che, quando pur si voglia far prevalere nel collegio giudicante l'elemento giudiziario, vi è sempre la necessità, tenuto conto del carattere speciale dei giudizi sulle prede, che persone aventi determinate cognizioni tecniche siano chiamate a parteciparvi, non solo in via consultiva, ma anche in via deliberativa. Col massimo rispetto dovuto all'illustre giurista germanico, a me non sembra completamente esatto che il compito di questi tribunali si riduca sempre alla risoluzione di pure questioni di diritto; anche la giurisdizione d'appello, secondo lo stesso progetto del Bulmerincq, non si limiterebbe ad esercitare le funzioni di una Corte di cassazione, ma entrerebbe pure nel campo del fatto. Ecco dunque, che per compiere su questo punto un retto

apprezzamento, certe speciali cognizioni possono essere talvolta non opportune ma indispensabili.

L' istituzione di una giurisdizione unica, tanto pei neutrali quanto per le parti belligeranti, è proposta anche dal Fiore. Egli però propugna un' organizzazione che, a primo aspetto, sembra possa essere più facilmente accettata dai vari Stati, perchè nel suo progetto si ricorre ad un ordinamento internazionale soltanto pel giudizio d'appello. Ammette infatti che i tribunali istituiti dai belligeranti vengano considerati come giurisdizioni di prima istanza, le cui decisioni possono diventare definitive quando siano volontariamente accettate dalle parti interessate. Queste, se credono di essere state ingiustamente gravate dalla pronuncia, hanno facoltà di ricorrere ad un tribunale internazionale, il quale è composto di cinque giudici scelti tra i magistrati dei tribunali supremi e delle Corti di ammiragliato, eletti uno da ciascuna delle parti belligeranti e gli altri tre dagli Stati neutrali, che nel designarli al principio della guerra, ne fanno l'elezione per scrutinio di lista. Tale collegio giudicante ha sede in un territorio neutrale, e deve essere costituito come un supremo tribunale arbitrale investito di tutti i poteri che competono, secondo il diritto internazionale, ai tribunali arbitrali (1).

Sebbene questo progetto potrebbe forse incontrare alla sua attuazione ostacoli minori di quelli a cui darebbero luogo le proposte del Bulmerincq, esso lascerebbe tuttavia sussistere la difficoltà di far concorrere nello stesso giudizio i rappresentanti delle due parti avversarie. Ciò non costituisce, è vero, un inconveniente di enorme gravità, una volta

---

(1) Fiore, *Diritto internazionale codificato*, n. n. 1277-1285; e dello stesso autore, *Trattato di diritto internazionale pubblico*, Terza edizione, vol. III, n. 1770, p. 519-520, 524.

ammesso che la maggioranza dei votanti debba essere composta di rappresentanti di Stati neutrali, ma può essere causa di gravi diffidenze da parte dei belligeranti, che ben difficilmente s' indurrano a lasciar decidere questioni, nelle quali è implicato in sì alto grado il loro interesse, da un collegio giudicante al quale partecipa un avversario che può avere grandissima influenza sull'esito delle decisioni. Oltre a ciò, l'organizzazione propugnata dal Fiore si avvicina troppo a quella dei tribunali arbitrali. Nessuno può dubitare che l' istituzione di una giurisdizione arbitrale, atta a risolvere qualsiasi conflitto tra Stato e Stato, costituirebbe pel diritto internazionale il maggiore dei progressi. Ma bisogna avere sempre presente che al raggiungimento di simile ideale corre ancora molto, e se si vuol introdurre un vero miglioramento nell'ordinamento dei tribunali delle prede, è necessario non pretendere troppo tutto ad un tratto ed evitare, per quanto è possibile, che le modificazioni proposte si urtino con quegli stessi ostacoli d'ordine pratico, che impediscono per ora il sorgere di un tribunale internazionale permanente.

16. — Il progetto adottato dall'Istituto di diritto internazionale è invece informato ai criteri della maggiore praticità. Ad evitare quelle ragioni di conflitto e di diffidenza, a cui prima accennavo, che sussisterebbero nell'ipotesi che allo stesso collegio giudicante partecipassero i rappresentanti dei due Stati belligeranti, l'Istituto propone che *ciascuno* degli Stati che si trova in condizione di guerra, sia tenuto a costituire pei giudizi sulle prede una giurisdizione internazionale chiamando a parteciparvi i neutrali. L'istanza d' istruzione e il giudizio di primo grado rimangono tuttavia nazionali. Il § 63 del progetto è infatti così formulato: « Le tribunal d'instruction, dans le port

d'arrivée du navire saisi, se compose de magistrats de l'ordre judiciaire. Le tribunal entend des officiers de marine et des employés de la douane comme experts (1) ». Il § 85 poi dispone: « L'organisation des tribunaux des prises de première instance demeure réglée par la législation de chaque État »; e il § 86: « Si un arrangement amiable n'a point réussi, les procès des prises vont directement du tribunal d'instruction des prises de l'État capteur au tribunal des prises maritimes national de première instance lequel, après avoir examiné l'affaire, assigne les parties interessées, savoir l'État capteur et les capturés, qui se font représenter tous deux auprès du tribunal par des mandataires, lesquels signent aussi les mémoires présentées dans le procès. Le tribunal vérifie les pouvoirs des mandataires, qui doivent être dûment constitués (2) ». Soltanto al tribunale d' appello viene riserbato un ordinamento internazionale; esso è costituito come risulta dal § 100 del progetto, nel quale è detto: « Au début de chaque guerre, chaqune des parties belligérantes constitue un tribunal international d'appel en matière de prises maritimes. Chacun de ces tribunaux est composé de cinq membres designés comme

(1) Questo paragrafo, unitamente ai venti paragrafi successivi, che riguardano tutti l'istanza d'istruzione, venne dall'Istituto votato nella sessione di Monaco del 1883. — Vedasi, *Revue de D. I.*, 1887, p. 117, 118, e p. 158 e seg. — Il § 64 aggiunge: « Des délégués de l'État capteur et des capturés assistent aux opérations du tribunal. Le ou les capturés sont ordinairement representés par le conseil de leur État respectif ou, s'il n'y en a pas dans le port, par le conseil d'un État ami et neutre. En l'absence d'un tel conseil, les capturés sont représentés par les fondés de pouvoir judiciaires choisis par eux ». — Vedasi il testo degli articoli seguenti, oltre che nella *Revue de D. I.*, 1887 (l. c.); nell' *Annuaire de l'institut*, 1887-88; e in FIORE, *Trattato di diritto internazionale pubblico*, 3ª ediz., vol. III, p. 586 e seg.

(2) Questi paragrafi del progetto e i seguenti furono dall' Istituto votati ad Heidelberg nel 1887. Se ne può vedere il testo nell'*Annuaire de l'Institut* e in FIORE (*op. cit.*, l. c.), ed anche nella *Revue de D. I.*, 1887, p. 348-353.

suit: l'État belligérant nommera lui même le président et un des membres. Il designera en outre trois États neutres qui choisiront chaqun un des trois autres membres ».

È ben chiaro che uno Stato belligerante assai più facilmente permetterà che ai tribunali delle prede da esso costituiti partecipino giudici nominati da potenze neutrali designate dallo Stato stesso, piuttosto che accondiscendere a deferire il giudizio sulla validità delle catture, fatte dai suoi incrociatori, ad una specie di tribunale arbitrale nel quale esso non è rappresentato se non da una esigua minoranza di votanti.

Quanto alle ragioni che hanno indotto l'Istituto a proporre la trasformazione dei tribunali delle prede da nazionali in internazionali, *soltanto* per la seconda istanza, mi permetterei, pure professando la massima reverenza verso le deliberazioni di quel collegio di uomini di scienza che rappresentano il fiore dei giuristi contemporanei, di fare qualche riserva sull'opportunità e la praticità di simile sistema. Parlo solo di *praticità* e di *opportunità*, poichè anche l' Istituto riconobbe come la riforma non potrebbe considerarsi completa, se non quando pei giudizi sulle prede fosse stabilita una giurisdizione internazionale per ambedue i gradi (1); e se formulò il proprio progetto nel modo sopra indicato, fu unicamente per mettere innanzi una proposta che (pure corrispondendo il più possibile ai voti della scienza) potesse senza troppa difficoltà essere accolta dai vari Stati. Infatti l'8 settembre 1887 l'assemblea plenaria dell'Istituto ad Heidelberg, decideva che il progetto di regolamento sulle prede marittime venisse trasmesso ai singoli governi, « *esprimendo il voto che la riforma diventi un giorno più completa, in modo*

(1) In questo senso furono pure formulate le proposte del Bluntschli. — Vedasi nella *Revue de D. I.*, vol. XI (1879), p. 182.

che in materia di prede marittime non ci siano più tribunali nazionali in alcun grado di giurisdizione » (1).

Tuttavia il Gessner, nel caldeggiare le proposte del Westlake, pure favorevole alla riforma ***limitatamente*** al grado d'appello, osservò che le critiche mosse dal Bulmerincq a questo sistema non avevano fondamento, poichè, quando i tribunali nazionali di primo grado sapranno che le loro decisioni, ove non siano conformi alle norme del diritto internazionale, potranno essere riformate, si preoccuperanno alla lor volta di rendere a quei principî sempre maggiore omaggio (2).

A questa considerazione io credo di poter opporre un dilemma: o la giurisdizione internazionale dei tribunali delle prede di seconda istanza sarà ammessa dagli Stati senza che essi siano venuti ad un accordo sul diritto materiale da applicarsi dai tribunali di primo grado; oppure tale giurisdizione internazionale funzionerà soltanto dopo che gli Stati avranno di comune accordo adottato un complesso di norme positive per regolare il diritto di preda. Nel primo caso, a mio vedere, è certo che la prospettiva di veder riformare i propri giudizi non potrebbe in nessun modo indurre i magistrati di un dato Stato a mettere in non cale le disposizioni del diritto positivo nazionale. Avverrebbe allora che per le pronuncie di primo grado, lungi dall'esservi la presunzione di veridicità e di giustizia, ci sarebbe invece la presunzione opposta che i magistrati nazionali avessero avuto in mira di far prevalere unicamente le norme adottate per ragioni speciali dal loro legislatore e di tutelare con ogni mezzo non i diritti ma

(1) Vedasi nella *Revue de D. I.*, 1887, p. 358.

(2) Gessner, *Des tribunaux des prises et de leur réforme* (*Revue de D. I.*, vol. XIII (1881), p. 260).

gl'interessi del proprio Stato. Ciò darebbe luogo ad un perpetuo conflitto fra le autorità del primo grado e quello del secondo. D'altro canto è ben facile comprendere che uno Stato, il quale si fosse ostinatamente rifiutato di portare alla propria legislazione interna le modificazioni necessarie per metterla in armonia coi principî del diritto internazionale, come sono considerati dalla scienza, non annuirebbe certamente a lasciar riformare da una giurisdizione internazionale superiore le pronuncie emanate dai suoi magistrati in esatta applicazione delle norme della legge nanazionale.

Nella seconda ipotesi che gli Stati avessero fatto il grave sacrificio di sbarazzare, circa il diritto di preda, le loro singole legislazioni da ogni tendenza nazionalista per adottare un diritto uniforme, è certamente verisimile, una volta fatto un passo di tanta importanza, che al funzionamento di una giurisdizione internazionale di prima istanza, non si frapporrebbero ostacoli maggiori di quelli che potrebbero incontrarsi all'attuazione di una giurisdizione internazionale per l'istanza d'appello. Così si conserverebbe l'armonia fra i due gradi di giurisdizione, ed il giudizio di secondo grado avrebbe il carattere di un vero giudizio d'appello, piuttosto che quello di un giudizio *ex novo*.

17. — Dimostrato così, che allorquando si potesse, per decidere sulla validità delle prede belliche, devenire alla costituzione di tribunali internazionali, il lasciar sussistere le giurisdizioni nazionali di primo grado non avrebbe, a mio avviso, nemmeno il vantaggio della praticità, esaminiamo se questi tribunali internazionali dovrebbero essere composti esclusivamente di magistrati piuttosto che avere un' organizzazione mista. Il progetto dell' Istituto contiene a tale riguardo alcune norme speciali, unicamente

per ciò che si attiene alla procedura d' istruzione. Vedemmo che, secondo il § 63 del Regolamento, il tribunale d'istruzione si compone di magistrati dell'ordine giudiziario. La razionalità di simile prescrizione appare manifesta; data la celerità con cui si deve procedere, sarebbe impossibile poter invocare l'intervento di una commissione internazionale; di più è troppo naturale che gli Stati si rifiuterebbero di rinunciare a qualsiasi inchiesta da parte delle autorità nazionali sull'operato dei loro agenti, onde fornire, per quanto è possibile, mediante un procedimento istruttorio la prova della legittimità degli atti da questi compiuti. Ora, affinchè tali ricerche abbiano il pregio della obbiettività, è giusto ne sia incaricato un magistrato dell'ordine giudiziario che, per la natura delle sue funzioni, si presenta più di qualsiasi altro adatto per simile compito. Quanto ai funzionari componenti il tribunale di prima istanza, l'Istituto, poichè, propose che questo fosse organizzato secondo la legislazione di ciascuno Stato, era naturale che non venisse ad alcuna proposta concreta. Finalmente, rispetto alla giurisdizione d'appello, l'Istituto indicò il modo con cui dovevano esser scelti i cinque funzionari che l'avrebbero costituita, senza però determinare quale sarebbe stato il loro carattere se amministrativo o giudiziario.

Se a me fosse lecito aggiungere su questo punto una qualche proposta, io vorrei, che la parte belligerante che deve eleggere il presidente ed uno dei membri del collegio, fosse tenuta a compiere la propria scelta soltanto nell'ordine della magistratura. I rappresentanti dello Stato combattente, come quelli che possono più facilmente trovarsi in condizione di pronunciare senza perfetta serenità di giudizio, è opportuno siano magistrati, i quali, meglio di altri funzionari, è presumibile siano assuefatti a far pre-

valere sopra ogni altro il sentimento della giustizia. Sarebbe pure, a parer mio, opportuno che lo Stato belligerante, nel designare tre Stati neutrali affinchè ciascuno di questi proceda alla nomina di un membro della commissione internazionale, indicasse la qualità che dovrebbe avere la persona scelta, in modo che il tribunale venisse ad essere composto, bensì in via prevalente di magistrati, ma in guisa che la diplomazia e la marina militare fossero pure rappresentate. Quindi uno dei tre Stati neutrali potrebbe essere incaricato di scegliere un magistrato, un altro un diplomatico, p. es. un antico ministro degli esteri o un ambasciatore, il terzo Stato neutrale un ammiraglio. Per la nomina dei giudici da sostituirsi pel caso d'impedimento, si potrebbe designare lo Stato belligerante ed uno dei tre Stati neutrali, a condizione però che anche in caso di sostituzione rimanesse sempre la proporzione di due magistrati nazionali verso tre rappresentanti di Stati neutrali. Il tribunale di primo grado potrebbe essere formato in guisa analoga, limitando il numero dei membri a tre in modo che un magistrato dello Stato belligerante lo presiedesse, e ne fossero membri un magistrato di uno Stato neutrale, ed un ammiraglio di un altro Stato pure neutrale.

La ragione che m'induce a propugnare un ordinamento misto, è quella che, dato pure che si fosse adottato un complesso di norme positive sul diritto di preda, queste, per la natura stessa dei rapporti giuridici da regolarsi, non potrebbero essere sempre assolutamente tassative e perciò il giudizio spesso dovrebbe necessariamente avere più il carattere di una pronuncia equitativa, piuttosto che consistere nella rigida applicazione di determinati testi di legge. Per esempio in materia di contrabbando guerra, quando non si adottasse il sistema della enumerazione tassativa de-

gli oggetti che lo costituiscono, sistema che, sebbene abbia anche recentemente trovato qualche propugnatore, presenta, come vedremo a suo luogo, grandissimi inconvenienti, il determinare se un dato oggetto sia o no merce di contrabbando, rende necessario un apprezzamento sugli usi a cui possono essere destinate le materie sequestrate, che in certi casi non potrebbe essere rettamente compiuto se non da persona tecnica. Così per pronunciare sulla validità della cattura di una nave arrestata per violazione di blocco, lo stabilire se questa misura di guerra era stata presa e mantenuta in modo reale ed effettivo, in modo da riuscire obbligatoria pei cittadini dei terzi Stati, può richiedere talvolta le cognizioni di persona molto esperta in cose marinaresche.

18. — Quanto alla procedura da osservarsi dinanzi ai tribunali delle prede, dobbiamo notare che la maggior parte dei giuristi (anche fra quelli che professano le teorie meno liberali, riconoscendo ad esempio legittima la competenza dei tribunali istituiti per opera unilaterale dello Stato catturante) è insorta contro la consuetudine invalsa nella pratica di gran numero di paesi, secondo la quale si obbliga il proprietario delle cose predate a presentarsi come attore dinanzi all'autorità giudicante e a fornire egli stesso la prova della propria innocenza (1). Si comprende come la persona privata a cui incombe di provare che il predatore ha agito illegalmente, sia posta in una condizione ben sfavorevole

---

(1) Confr. HÜBNER, *op. cit.*, vol. II. P. I, C. III, § 6. — G. F. DE MARTENS, *Essai concernant les armateurs*, § 27. — HAUTEFEUILLE, *op. cit.*, T. IV p. 354-58. — HEFFTER, *op. cit.*, § 173. — BLUNTSCHLI, *Droit international codifié*, all'art. 855, p. 477. — HOLTZENDORFF, *Encyklopädie der Rechtswissenschaft*, p. 1347. — SCHIATTARELLA, *op. cit.*, p. 284-285. — FIORE, *op. cit.* vol. III, 525-526, 549. — F. DE MARTENS, *op. cit.*, T. III, p. 299. — DESPAGNET, *op. cit.*, p. 671 — BONFILS, *op. cit.*, p. 889, n. 1690.

di fronte alla presunzione di legittimità che i tribunali delle prede attribuiscono generalmente agli atti degli ufficiali catturanti: « *Le plus homme de bien*, osserva argutamente a questo proposito l'Hübner, *seroit fort embarassé s'il devoit prouver juridiquement qu'il n'a jamais volé, ou qu'il n'a jamais commis quelque autre action infamante* » (1).

Per ovviare a questo deplorevole stato di cose, alcuni si son mostrati favorevoli ad obbligare il catturante alla prova della legalità della preda (2); altri hanno sostenuto la necessità di osservare dinanzi ai tribunali delle prede il procedimento stesso che è seguìto dinanzi i tribunali arbitrali (3); il Bulmerincq finalmente propose che i processi riguardanti le prede passino *ipso jure* dall'istanza d'istruzione dello Stato catturante, al tribunale di prima istanza, il quale, dopo aver preso cognizione dei fatti, cita le parti interessate (4). Quest' ultimo sistema fu adottato dall' Istituto di diritto internazionale, come risulta dal § 86 del regolamento sopra citato (5). In tal modo la procedura acquista il carattere della maggiore imparzialità, perchè il giudizio vien promosso per compiere un atto di giustizia, non semplicemente nell'interesse delle parti, e di più si evitano le lungaggini a cui si potrebbe eventualmente andare incontro, se tutto dovesse dipendere dalla diligenza dei reclamanti. È sperabile che simile procedura potrà tra non molto essere generalmente adottata, tenuto conto della sua semplicità e comodità. Già nel decreto italiano del 20 giugno 1866 il compito di promuovere l'istanza non è più af-

(1) Hübner, l. c., alla p. 86.

(2) In questo senso, confr. Hübner, l. c. — G. F. De Martens, *Essai concernant les armateurs*, § 27. — Hautefeuille, *op. cit.*, T. IV, p. 854-55.

(3) Fiore, *op. cit.*, T. III, p. 525-26; e *Diritto internazionale codificato*, n. 1286.

(4) Bulmerincq, *op. cit.*, nella *Revue de D. I. 1881 p. 498.*

(5) Vedasi al n. 16, p. 64.

fidato al privato che ne ha l'interesse, ma al commissario del Governo (1). Vedemmo che nella recente ordinanza giapponese del 1894 si va anche più innanzi e ci si uniforma in gran parte, circa la procedura, alle proposte dell' Istituto; si stabilisce infatti che l' istruzione del processo sia affidata ad uno dei giudici e che la citazione delle parti abbia luogo d'*ufficio* per mezzo di pubblici proclami. Questa è la prova più evidente che il progetto dell'Istituto risponde nel modo più ampio non solo agli ideali della scienza, ma anche ai bisogni della pratica.

Circa i mezzi di prova a cui possono ricorrere le parti interessate, fu da lungo tempo mostrata l'erroneità e l'ingiustizia del sistema seguìto in alcune legislazioni, che non ammettono altre prove all' infuori di quelle che risultano dalle carte di bordo della nave catturata (2). Tanto il Fiore (3), quanto l'Istituto di diritto internazionale, uniformandosi alle proposte del Bulmerincq, riconobbero che il tribunale delle prede potesse ammettere tutti quei mezzi di prova che valessero ad illuminare i magistrati giudicanti sulla legalità o l'illegalità del sequestro e della confisca. È degno di nota che nel § 89 del regolamento, l'Istituto propose che il tribunale di primo grado fosse autorizzato, quando lo stimasse opportuno, a far completare dal tribunale d'istruzione la constatazione del fatto e ad esaminare e decidere la controver-

(1) A norma del regolamento prussiano del 20 giugno 1864, il pubblico ministero non è incaricato di promuovere l'istanza, ma solo di dare il proprio parere intorno alle prove raccolte dal tribunale di primo grado funzionante nel porto dove la preda venne condotta, chiedendo la prosecuzione del giudizio o la liberazione della nave catturata. — Ogni privato che possa avervi interesse, ha però facoltà di presentare i propri reclami al consiglio delle prede. — (Art. 8-10, 12-14).

(2) Confr. Hübner, *op. cit.*, vol. II, P. I, C. III, § 3. — G. F. De Martens, *Essai sur les armateurs*, § 27. — Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, T. I, pag. 418.

(3) Fiore, *op. cit.*, T. III, p. 525, 526; e *Diritto int. codif.*, n. 1291.

sia anche in mancanza delle domande e conclusioni delle parti (1). Così è provveduto a che il giudizio possa essere pronunciato dalle autorità giudicanti con piena cognizione di causa, pure nell'ipotesi che le parti non avessero sufficientemente curata l'istruzione del processo. La sentenza del tribunale di prima istanza diventa esecutoria, tosto che sia scorso un termine di 20 giorni dal dì della pronuncia senza che gl'interessati abbiano appellato (2).

Credo superfluo il continuare un' analisi minuta dei vari paragrafi del regolamento adottato dall' Istituto; essi sono così chiari, così ben coordinati, costituiscono un tutto così completo, che nulla vi potrebbe aggiungere un semplice commento. Invito perciò gli studiosi a prenderne diretta conoscenza nel loro testo originale. Mi limiterò ad aggiungere che tanto la parte che concerne il periodo istruttorio [che va dal § 63 all'84 (3)] quanto quelle che si riferiscono al giudizio di primo grado (§§ 85-99) e a quello d'appello (§§ 100-109), sono tracciate con tanta cura e previdenza, che

(1) Il § 90 del regolamento aggiunge: « Les mandataires, après avoir déposé un cautionnement pour les frais de justice, dont le tribunal fixe le montant, sont autorisés à remettre au tribunal un mémoire, des motions ou réclamations, dans un délai de quatre semaines, en y joignant les documents sur lesquels est basé l'exposé et en enumerant les preuves que les parties font valoir »; e il § 91: « Le tribunal invite de suite les mandataires à prendre connaissance du mémoire de la partie adverse et à y répondre par écrit dans un délai de quinze jours. Le tribunal et les mandataires ayant pris connaissance de ces réponses, jour est fixé pour les débats publics. Pour ces débats le président ouvre l'audience par un exposé historique de l'affaire. Les parties font acter leurs répliques et conclusions et la discussion se fait à la fois, sur plusieurs réclamations soulevées ». — Al § 92 poi è detto: « Si le tribunal juge nécéssaire une production de preuves ou si l'une des parties ou toutes deux la proposent, et que le tribunal y consente, ce dernier ordonne de terminer la production de preuves dans un délai de quinze jours... ».

(2) §§ 99 e 101 del regolamento.

(3) È notevole in questa parte il § 83, il quale stabilisce che il tribunale d'istruzione, prima d'inviare gli atti al tribunale giudicante, deve tentare di concludere un accordo amichevole fra le parti.

ben poche saranno le questioni di procedura che vi si riscontreranno insolute.

Gli autori di questo regolamento hanno anche preveduto l' ipotesi che il tribunale nazionale di primo grado tardasse più di una quindicina di giorni a citare d' ufficio le parti ed autorizzano in tal caso queste a farne reclamo alla giurisdizione internazionale d'appello (1). Poichè io ho sostenuto, che ambedue le istanze giurisdizionali dovrebbero essere internazionali, è naturale che una simile disposizione (data l' adozione di un ordinamento come quello a cui io aspiro) possa sembrare superflua. Essa ad ogni modo potrebbe utilmente applicarsi pei ritardi che nell' adempimento del loro ufficio, commettessero i magistrati dell'istanza d' istruzione, funzionanti sotto l' autorità dello Stato belligerante.

19. — Se, dopo avere succintamente studiato l' ordinamento dei tribunali delle prede nel passato, nel presente e in quei progetti di riforma che meglio rispondono ai *desiderata* della scienza, noi vogliamo tentare d' indagare se le modificazioni proposte avranno probabilità di passare nell'ordine dei fatti in un avvenire più o meno prossimo, converrà necessariamente compiere un esame sulle principali controversie, sulle quali può cadere la pronuncia di quei collegi giudicanti. Ben a proposito, anche per tali tribunali, si può dire che ogni istituzione è destinata a modificarsi man mano che i bisogni e le cause che l' hanno fatta sorgere subiscono una progressiva evoluzione. Abbiamo infatti già avuto campo di constatare come l'ordinamento dei tribunali delle prede sia intimamente legato al diritto materiale da applicarsi nelle pronuncie e che la loro trasfor-

(1) § 87.

mazione da nazionali in internazionali, sarebbe certamente molto facilitata dal fatto che fosse uniformemente adottato un complesso di norme positive sul diritto di preda.

Secondo le proposte del Bulmerincq (1), che l'Istituto di diritto internazionale fece sue nella sessione del 1887 ad Heidelberg: « Les tribunaux de prises ne peuvent condamner les prises ennemies ou neutres *que* pour les faits suivants:

1.° Transport prohibé en temps de guerre;

2.° Violation de blocus;

3.° Résistence à l'arrêt, à la visite, à la recherche ou à la saisie;

4.° Actes de participation des navires privés à des hostilités des belligérants » (2).

Com'è naturale, l'Istituto non contemplò il caso che le autorità giudicanti dovessero pronunziarsi sulla validità della cattura di cose appartenenti a privati sequestrate unicamente pel sospetto che si trattasse di proprietà di cittadini nemici. Infatti fin dal 1875 nella sessione dell'Aia, l'Istituto aveva affermato il principio dell'inviolabilità della proprietà privata sul mare, principio che nel 1882, nella sessione di Torino, formulò così: « La proprieté privée est inviolable sous la condition de reciprocité et sauf le cas prévus au § 23 » (3).

---

(1) Bulmerincq, *op. cit*, nella *Revue de D. I.*, vol. XIV (1882), p. 189.

(2) Art. 112 del regolamento. — Il Fiore, nel suo *Diritto int. codif.*, formula il n. 1806 in modo analogo; egli però fra i casi in cui una nave può essere oggetto di cattura, contempla espressamente di più i due seguenti: « 1.° Se la nave formi parte della marina da guerra o sia aggregata ad essa, o sia una nave corsara, dato il caso di guerra di corsa; 2.° Se la nave appartenga in proprietà a privati di parte nemica, dato che sia ammesso il diritto eccezionale contemplato alle regole contenute nel titolo VI..... ». (Tanto la facoltà della corsa quanto quella della preda della proprietà privata nemica, unicamente perchè tale, è ammessa dal Fiore nei soli casi di rappresaglia).

(3) Art. 4 del regolamento sulle prede. — Al § 23 è detto: « La saisie d'un navire ou d'une cargaison, ennemi ou neutre, n'a lieu que dans

Ma poichè il diritto di catturare la proprietà privata nemica, soltanto perchè tale, sussiste ancora nel diritto marittimo positivo, e poichè anche dato il trionfo della massima altamente liberale sostenuta dall' Istituto, bisognerebbe sempre tener conto dei casi di rappresaglia, dobbiamo considerare il diritto di preda della proprietà privata nemica come uno degli argomenti sui quali i tribunali delle prede avranno ancora occasione di emettere dei giudizi. Vi si deve aggiungere il diritto di *ripreda* che a suo luogo vedremo in che consista. Altra questione che potrà essere controversa dinanzi ai tribunali delle prede, sarà quella delle catture che si sostenga essere state effettuate nelle acque territoriali di uno Stato neutrale. A questo proposito talvolta non basterà il venire ad un apprezzamento di fatto, poichè anche questioni di diritto vi potranno essere connesse.

Il diritto di cattura pel fatto di un trasporto proibito durante la guerra e per violazione di blocco costituiscono argomenti adatti a far sorgere gran numero di controversie, delle quali converrà compiere una diligente indagine nelle pagine seguenti.

Tralascierò tuttavia di occuparmi degli altri due casi, preveduti nel progetto dell'Istituto, in cui può aver luogo la condanna della nave e delle merci sequestrate, cioè quelli di resistenza alla visita e di partecipazione alle ostilità, poichè qui il giudizio potrà generalmente avvenire mediante

---

les cas suivants: « 1.° Lorsqu'il résulte de la visite que les papiers de bord ne sont pas en ordre; 2.° Dans tous les cas de soupçon mentionnés au § 20; 3.° Lorsqu'il résulte de la visite, ou de la recherche, que le navire arrêté fait des trasports prohibés pour le compte et à destination de l'ennemi; 4.° Lorsque le navire a été pris en violation de blocus; 5.° Lorsque le navire a pris part aux hostilités ou est destiné à y prendre part ». Circa la facoltà di devenire al sequestro, anche il Bulmerincq (*Völkerrecht*, p. 374) si pronuncia in modo analogo. — Confr. pure Hautefeuille *op. cit.*, T. IV, p. 196.

un semplice apprezzamento di fatto. Basteranno a tale riguardo esaminare quelle brevi illustrazioni che fornisce il progetto stesso dell'Istituto ai §§ 115, 116, 118 (1).

Farà d'uopo invece parlare delle pronuncie che potranno essere emanate relativamente al dovere dello Stato d'indennizzare i privati per gli atti ingiustamente commessi dai suoi agenti durante una guerra marittima, come pure dei casi in cui sarà lecito ritenere giustificato il fatto di aver distrutto prima di ogni giudizio le navi e le merci predate.

Dall'analisi di questi principali argomenti, intorno ai quali può aggirarsi il giudizio sulle prede, potremo trarre qualche induzione sulle probabilità maggiori o minori che la riforma progettata dei tribunali bellici finisca per trionfare. Quanto più infatti, si avrà campo di riscontrare che le leggi positive e la pratica degli Stati sono andate avvicinandosi a quei principî del diritto internazionale che furono ormai consacrati dalla scienza, tanto più ci sarà motivo di sperare che il frutto di tanti anni di studio e di attività scientifica non andrà perduto e che il progresso dei fatti finirà per corrispondere quasi completamente al progresso delle idee. Raffrontando l'ordinamento attuale dei principali istituti giuridici attinenti al diritto di preda, con quell'ordinamento che è invece propugnato dalla parte più eletta dei giuristi contemporanei,

---

(1) Il § 115 del regolamento dispone così: « La résistence d' un navire marchand à l'arrêt, à la visite, à la recherche ou à la saisie, doit être prouvée en fait et manifestée par des actes; une simple protestation du navire résistant ne pourra motiver la condamnation »; e il § 116 « Dans le cas de participation d'un navire privé aux hostilités des belligérants, il faut que la participation soit prouvée et reconnue comme telle ». — Il § 118 poi aggiunge: « Le navire sera condamné avec sa cargaison: 1.° . . . . ; 2.° Dans le cas de résistence; 3.° Dans le cas de participation aux ostilités des belligérants ».

potremo pur trarre qualche lume sulla questione che mi sono fin da principio proposto di studiare, quella cioè di stabilire, se ci sarebbe ancora ragione di dare ai tribunali delle prede belliche un'organizzazione internazionale, quando il diritto di cattura fosse stato regolato con un complesso di norme uniformemente adottate e praticate da tutti gli Stati.

PARTE SECONDA

Oggetto dei giudizi dei tribunali delle prede

CAPITOLO PRIMO

Proprietà privata neutrale e nemica.

1. Cenni storici sulla condizione della proprietà privata nelle guerre marittime — 2. Continuazione. — 3. Casi speciali in cui le navi di commercio nemiche sono generalmente esenti dalla cattura. — 4. Diversità di criteri nel determinare la nazionalità delle navi di commercio, relativamente al diritto di cattura. — 5. Criteri per stabilire il carattere ostile o neutrale delle merci sequestrate. — 6. Diritto di rimborso per le merci neutrali sequestrate su nave nemica e vendute d'ufficio dalle autorità del belligerante. — 7. Oggetti di proprietà di Stato nemico sequestrati su nave neutrale. — 8. Argomenti coi quali fu sostenuto il diritto del belligerante di catturare sul mare la proprietà privata nemica. — 9. Confutazione e ragioni per adottare il principio dell'inviolabilità della proprietà privata. — 10. Scrittori che vorrebbero fosse mantenuto il diritto di sequestro della proprietà privata nemica sul mare, sostituendolo tuttavia a quello di confisca. Critica di questa dottrina. — 11. Il diritto di cattura e la pubblica opinione. — 12. Quali probabilità possano esserci a che venga ammesso il principio dell'inviolabilità della proprietà privata nemica e quale influenza possa ciò avere sulla trasformazione dei tribunali delle prede da nazionali in internazionali.

1. — Chi nella storia studia quale sia stata durante la guerra la condizione della proprietà privata sul mare, riscontra uno strano succedersi di corsi e di ricorsi; più volte infatti ad un periodo di tempo nel quale tendono nel di-

ritto marittimo di guerra a manifestarsi i maggiori progressi, ne succede un altro in cui riescono a prevalere le massime più reazionarie. Non avviene per questo che si finisca a trovarsi sempre al punto dal quale si è partiti, perchè le idee più giuste e liberali, sebbene ben raramente abbiano potuto a questo riguardo passare nell'ordine dei fatti percorrendo un cammino diretto, hanno finito almeno in parte per trionfare ed oggi i diritti dei privati si trovano tutelati assai meglio di quanto non avvenisse nei tempi antichi.

Appena ad un secolo rimontano i primi esempi dell'attuazione del principio che anche sul mare la proprietà privata nemica va rispettata; del resto, tanto nell'antichità, quanto nel medio evo e in buona parte dell'evo moderno, il diritto di catturare i beni dei cittadini nemici appare a tutti come indiscutibile. « Lorsqu'un navire, dice il *Consolato del mare*, allant ou revenant ou étant en course rencontre un navire marchand, si ce dernier appartient aux ennemis ainsi que sa cargaison, il est inutile d'en parler, *parce que chacun est assez instruit pour savoir ce qu'on doit faire* » (1). È notevole però che il *Consolato del mare* prescrive che il diritto di preda debba essere limitato *strettamente* alle cose appartenenti al nemico. Perciò non può catturarsi la nave neutrale sulla quale si trovano merci nemiche, le quali soltanto sono suscettibili di confisca; il proprietario della nave ha di più il diritto di essere indennizzato del nolo che avrebbe percepito se avesse portato le merci a destinazione. Reciprocamente, se una nave nemica è cari-

(1) Capo 231. — V. PARDESSUS, *Collection des lois maritimes anterieures au 18ème siècle*. Paris, 1831, vol. II, p. 303. — Questo stesso capo è citato da altri autori con altri numeri, cioè col n. 264, ovvero col 273, 274, 279; ciò dipende dalle diversità dei vari manoscritti.

cata di merci neutrali, queste non possono essere confiscate e il loro proprietario può inoltre riscattare ad un prezzo ragionevole la nave suscettibile di preda (1). Tale sistema venne generalmente seguito fino alla metà del secolo XVI e in vari Stati anche in epoca posteriore (2).

Senonchè in Francia, sotto colore di reprimere gli abusi che si commettevano facendo passare per neutrale la merce nemica, venne sotto Francesco I emanato nel 1543 un editto, che ordinò (art. 42) di catturare le merci amiche trovate a bordo di nave nemica e la nave appartenente ad un neutrale o anche ad un cittadino, se carica di merci nemiche. La vera ragione che aveva fatto adottare tale odioso sistema, che si denotava colla formula: « *robe ennemie confisque robe et navire amis* », era quella che si voleva incoraggiare la guerra di corsa; ciò risulta nel modo più chiaro dall' editto di Enrico III del 1584, che conferma quello precedente di Francesco I.

Eccoci dunque di fronte ad un primo e notevolissimo regresso in confronto alle massime contenute nel *Consolato*

(1) Capo citato.

(2) Il sistema del *Consolato del mare* trovò applicazione in vari trattati ad es. in quelli conclusi, fra le città di Pisa e di Arles nel 1221, fra Edoardo III d'Inghilterra e varie città della Castiglia e del golfo di Biscaglia nel 1351, fra l' Inghilterra e il duca D'Austria nel 1495. — Gli Olandesi nel 1438, nella guerra che sostennero contro Lubecca ed altre città anseatiche, proclamarono in piena assemblea che le merci dei neutri caricate su navi nemiche non sarebbero di buona preda, purchè i neutri stessi le reclamassero e dessero la prova del loro diritto di proprietà. — Costituiscono tuttavia un'eccezione i trattati fra l'Inghilterra e il duca di Bretagna del 2 luglio 1468 e del 22 luglio 1486 che ammettono la confisca della merce neutrale trovata a bordo di nave nemica. — Confr. Hübner, *op. cit.*, vol. II, P. I, C. I, § 8, p. 26. — Ortolan, *op. cit.*, p. 91-92. — Klüber, *op. cit.*, § 300. — G. F. De Martens, *Précis du droit des gens*, T. II, § 323. — Cauchy, *op. cit.*, T. I, p. 354-355. — Calvo, *op. cit.*, T. IV, p. 300. — Bonfils, *op. cit.*, p. 805. — Desjardins, *Les derniers progrès du droit international*, (*Revue des deux mondes*, 15 gennaio 1882, pag. 851).

del mare. Il regresso tuttavia fu meno grave di quanto può a prima vista apparire, poichè, non soltanto da parte degli Stati che continuavano ad osservare le norme del Consolato, ma anche da parte della Francia stessa, al principio del secolo XVII si cominciò a devenire alla stipulazione di alcuni trattati, che portarono alla condizione della proprietà neutrale un importantissimo miglioramento. Infatti nel 1604 Enrico IV, re di Francia, ottiene dal sultano Achmet I una capitolazione, nella quale questi promette di rispettare la merce appartenente ai suoi nemici, se trovata a bordo di navi francesi (1). Per ben comprendere la portata di questa stipulazione, conviene osservare che si trattava di una promessa unilaterale del Sultano verso la Francia, la quale non si obbligava ad un trattamento reciproco verso la Sublime Porta. Tuttavia la Francia stessa accettò, colla clausola della reciprocità, di adottare il principio « *le pavillon neutre couvre la marchandise* » in altre convenzioni, come ad esempio in quelle concluse coll' Olanda nel 1646 e nel 1648, e coll' Inghilterra nel 1655. Stipulazione simile si riscontra del resto in gran numero di trattati, così in quello del 1650 fra l' Olanda e la Spagna e, per accennare soltanto ai più famosi, nei trattati dei Pirenei (1659), di Nimega (1678), di Ryswich (1697), di Utrecht (1713).

Nel frattempo la Francia aveva portato un temperamento anche alla propria legislazione interna. Infatti nell'editto emanato nel 1639 sotto Luigi XIII, si prescrive la confisca delle merci nemiche rispettando tuttavia la nave

(1) All'art. 12 di questa capitolazione è detto: « Voulons et commandons que les marchandises qui seront chargés à nolis sur vaisseaux français appartenant aux ennemis de notre Porte, ne puissent être prises sous couleur qu'elles sont à nos ennemis ».

neutrale che le trasportasse. I primi editti comparsi durante la minorità di Luigi XIV, del 1645 e 1650, si attengono ancora a questa norma, ma dopo breve tempo sopravviene la celebre ordinanza sulla marina del 1681, che fa rivivere (Art. 7 del Tit. IX) l'odioso sistema degli editti di Francesco I e di Enrico III (1).

Anche l'Inghilterra nel 1689 si allontana dal principio già da antico affermato nel *consolato del mare*, che stabiliva si rispettassero le merci neutrali a bordo di navi nemiche. Infatti questo Stato, il 22 agosto 1689 durante la guerra sostenuta contro la Francia, concluse con l'Olanda sua alleata un trattato, che notificò poi ai terzi Stati, col quale pretese di proibire ai sudditi delle potenze neutrali ogni specie di commercio colla Francia. In virtù di questa convenzione (della quale dovremo nuovamente occuparci, parlando del diritto di blocco) l'Inghilterra confiscava ogni specie di merce neutrale o nemica trovata a bordo di qualsiasi nave che facesse vela verso i porti francesi. Le proteste degli Stati neutrali indussero l'Inghilterra a desistere dalla prepotente misura adottata; essa però, anche nel secolo successivo, continuò a pretendere che la bandiera neutrale non coprisse la merce nemica (2).

---

(1) Successivamente all'ordinanza sulla marina del 1681, si arrivò in qualche trattato, come in quello concluso nel 1716 fra la Francia e le città anseatiche, a stipulare *espressamente* che le merci nemiche potranno essere confiscate a bordo di navi neutrali. — Hübner, *op. cit.*, T. II, P. II, C. III, § 3.

(2) Chauchy, *op. cit.*, T. II, p. 172-175. — Wheaton, *Histoire des progrès du droit des gens*, T. I, p. 153-163. — Massé, T. I, n. n. 234-235. — Ortolan, *op. cit.*, T. II, p. 90 e seg. — Valin, *op. cit.*, T. II p. 252-254. — Klüber, *op. cit.*, § 302 — G. F. De Martens, *op. cit.*, T. II, p. 347-48. — Vidari, *Del rispetto della proprietà privata fra gli Stati in guerra*, Pavia, Fusi, p. 165 e seg. — Gessner, *op. cit.*, p. 85 e seg. — Fiore, *Trattato*, vol. III, p. 812-814. — Calvo, *op. cit.*, T. IV, p. 301-302. — Perels, *op. cit.*, p. 256-262. — F. De Martens, *op. cit.*, T. III, p. 319-321. — Bonfils, *op. cit.*, p. 804-810.

Fu segnatamente per ovviare a questo stato di cose, che venne a formarsi nel 1780 la famosa lega dei neutri. In Francia il terreno era già preparato ad accogliere le massime della celebre dichiarazione di Caterina II di Russia, poichè le severe norme dell'Ordinanza di Luigi XIV sulla marina erano state, prima attenuate mediante un regolamento del 1744 emanato sotto il regno di Luigi XV, che limitava la confisca, nel caso di merce nemica trovata a bordo di nave neutrale, alla sola merce, e più tardi in buona parte soppresse dal regolamento del 26 luglio 1778, il quale aveva adottato, a condizione di reciprocità, il principio « *navire libre marchandise libre* ».

Interessantissimo sarebbe studiare quali furono veramente le origini della dichiarazione di Caterina II del 26-28 febbraio 1780 relativa ai diritti dei neutri, quale influenza abbia esercitato in questa occasione il gabinetto di Versailles sulla condotta del governo russo, se l'idea di opporre alle prepotenze dell'Inghilterra una lega dei neutri sia stata concepita da prima da questo piuttosto che da quel governo. I limiti che mi sono prefisso per il presente studio, non mi permettono di procedere a simili indagini, e a me non resta che rimandare il lettore all'esame delle opere che recentemente portarono nuova luce su questa parte della storia diplomatica (1). Mi basti per ora rammentare che nella dichiarazione di Caterina II si trovano affermati questi principî: 1.° Ogni nave neutrale potrà navigare liberamente di porto in porto sulle coste degli Stati in guerra. 2.° Le

(1) Vedasi la pregevole opera del FAUCHILLE, *La diplomatie française et la ligue des neutres de 1780*, Paris, 1893; e per un'opera di fonte russa il *Recueil des traités et conventions conclus par la Russie avec les puissances étrangères*, pubblicato a Pietroburgo dal DE MARTENS nel 1892. Se ne può vedere un buon riassunto nella *Revue des deux mondes*, del 15 febbraio 1893, p. 778 e seg.

mercanzie appartenenti ai cittadini di potenze belligeranti, saranno libere sulle navi neutrali, eccetto gli oggetti di contrabbando 3.° .... 4.° .... 5.° Questi principî serviranno di regola nelle procedure sulla legalità delle prede (1). Tale dichiarazione venne comunicata a tutti i principali Stati i quali, fatta eccezione per l'Inghilterra, che rispose evasivamente promettendo l'osservanza dei trattati in vigore, si affrettarono ad aderire alle massime proclamate dall'Imperatrice di Russia e alcuni di essi si obbligarono di più a farle ossservare con tutte le loro forze (2). Così venne a formarsi quella lega che è conosciuta col nome di *lega dei neutri*, che fu più tardi rinnovata nel 1800.

Conviene osservare che tanto nella lega del 1780, quanto in quella del 1800, gli Stati contraenti si erano limitati a promettere il rispetto della proprietà nemica a bordo di nave neutrale, senza occuparsi della proprietà neutrale a bordo di nave nemica. Questo silenzio si spiega col fatto che era allora passato nella consuetudine che gli Stati, di considerare come massima correlativa a quella di « *navire libre marchandises libres* », l'altra « *navire ennemi marchandises ennemies* » (3). Ciò del resto non portava praticamente

---

(1) I principî, affermati ai numeri 3 e 4 di questa dichiarazione, si riferiscono al contrabbando di guerra e al diritto di blocco e saranno citati a suo luogo.

(2) Può esaminarsi il testo delle risposte date dai gabinetti dei vari Stati alla dichiarazione di Caterina II, in Lampredi, *op. cit.*, P. II, p. 41 e seg.

(3) In questo senso anche prima del 1780, trovansi stipulati vari trattati; un esempio ne è quello concluso fra la Francia e gli Stati Uniti di America il 6 febbraio 1778. — Posteriormente al 1780, contengono una clausola analoga i trattati stipulati dagli Stati Uniti con l'Olanda nel 1782, colla Svezia nel 1783. — Confr. WHEATON, *Histoire etc.*, T. I, p. 357, 369. — CAUCHY, *op. cit.*, T. II, p. 260-265.— CHARLES DE MARTENS, *Nouvelles causes célèbres du droit des gens*, 1843, T. II, p. 176 e seg. — KLÜBER, *op. cit.*, p. 386-391. — GESSNER, *op. cit.*, p. 265. — FIORE, *op. cit.*, T. III, p. 324-326. — PIERANTONI, *Storia del diritto internazionale nel secolo XIX*, Napoli, 1876, p. 64-65. — F. DE MARTENS, *Traité de dr. int.*, T. III, p. 321-323.

danni eccessivi ai neutrali, i quali, avendo conoscenza di questa consuetudine, potevano guardarsi dal caricare le loro merci su navi appartenenti ad uno Stato belligerante. Anzi in Russia, allo scopo di evitare ogni difficoltà, in un regolamento sulla navigazione dell' 8 maggio 1780, venne adottata la disposizione seguente; « .... Malgré cette sûreté des marchandises non prohibées appartenant à qui que ce soit, on devra éviter de charger ses propriétés sur des vaisseaux des nations en guerre, afin de prevenir par là toute discussion et tout désagrément quelconques » (1).

Quando si raffrontino i principî della dichiarazione di Caterina II colle norme contenute nel *Consolato del mare*, riscontriamo che quelli in confronto a queste, se da un lato rappresentano un progresso notevole, dall'altro costituiscono un regresso non indifferente. Era indubbiamente un progressso il proscrivere quegli atti di vessazione verso navi neutrali cariche di merci nemiche, che un tempo si tolleravano; ma era un regresso il permettere la confisca di merci neutrali a bordo di navi nemiche, che il *Consolato* stesso aveva esclusa. A ragione quindi può dirsi che in questo campo le idee più liberali non riescono a passare nell'ordine dei fatti percorrendo una via diretta, se dopo tanto avvicendarsi di editti, di regolamenti, di trattati, contenenti disposizioni ora più, ora meno restrittive, alla fine del secolo XVIII nell'apportare un miglioramento alla condizione della proprietà neutrale sui mari, si sentiva il bisogno di attenersi in via correlativa ad una norma che era apparsa odiosa ed inaccettabile fin dai secoli XIII e XIV.

2. — Mentre i diritti di proprietà dei neutrali continua-

---

(1) G. F. De Martens, *Précis de dr. int.*, T. II, p. 350.

vano a subire gran numero di limitazioni da parte dei belligeranti, che mostravano sempre la tendenza a compiere i maggiori atti di prepotenza, la Francia rivoluzionaria, che aveva abbattuto tanti vecchi istituti, tenta d'introdurre anche nel diritto delle genti un'ardita e generosa innovazione. Il 29 maggio 1792 infatti il deputato Kersaint, in nome di più comitati riuniti, presentò all'Assemblea legislativa un progetto di legge per abolire la corsa, proibire la cattura delle navi private nemiche e per invitare il governo a negoziare con gli Stati stranieri, allo scopo di ottenere un trattamento reciproco (1). Tale progetto diede luogo alle più vive e animate discussioni e infine, considerandosi pericoloso e imprudente l'accettare *completamente* le proposte del Kersaint, l'Assemblea legislativa il 30 maggio 1792 si limitò a votare alla quasi unanimità un decreto così concepito: « Le pouvoir exécutif est invité à négocier avec les puissances étrangères pour faire supprimer, dans les guerres qui pourraient avoir lieu sur mer, les armements en course et pour assurer la libre navigation du commerce. »

All'invito del governo francese l'Inghilterra oppose un silenzio sdegnoso, gli Stati Uniti risposero temporeggiando, la Toscana, Genova, il Portogallo e la Danimarca si mo-

---

(1) Il progetto del Kersaint era così formulato: « 1.° Il ne sera délivré aucune commission pour armer en course ; 2.° Les armateurs des vaisseaux de commerce armés pour leur légitime défence ne pourront s'emparer d'aucun bâtiment de commerce de l'ennemi, à moins qu'ils n'y soient contraints par la provocation; 3.° Il est defendu aux vaisseaux de guerre de l'État de prendre aucun bâtiment particulier de commerce appartenant à la nation ennemie, à moins qu'il ne soit armé en guerre; 4.° . . . . . ; 5.° . . . . . . ; 6.° L' assemblée nationale invite le roi à prèparer auprès des nations, par la voie des ambassadeurs, la suppression absolue de la course dans la guerre de mer, et d'assurer dans tout ce qui pourra dépendre de la nation française, la liberté de la navigation et du commerce ».

strarono favorevoli senza però venire ad una conclusione positiva. Solo Amburgo e le rimanenti città anseatiche accettarono le proposte della Francia, cosicchè la Convenzione nazionale con decreto del 29 marzo 1793 potè abolire a loro favore la corsa (1).

Nel frattempo l'Inghilterra continuava a pretendere di esercitare un diritto di confisca sulle merci nemiche trovate a bordo di navi neutrali; perciò la Convenzione nazionale il 9 maggio 1793 emanò un decreto dichiarando che, poichè la bandiera degli Stati che non partecipavano alle ostilità non era rispettata e si arrestavano le navi neutrali che facevano vela verso la Francia, si autorizzavano gli armatori francesi ad arrestare le navi dirette al territorio del belligerante avversario e a condurle nei porti francesi per essere condannate se appartenenti a nemici, rilasciate se proprietà di neutrali. In tal modo il sogno intravveduto dai legislatori dell'Assemblea nazionale francese, di guerre marittime combattute rispettando la proprietà privata, era completamente sfumato. Tale stato di cose doveva essere più tardi maggiormente aggravato, sopra tutto per opera dell'Inghilterra che, riuscita a disciogliere la seconda lega dei neutri, concludeva il 17 giugno 1801 colla Russia una convenzione, nella quale si stipulava il principio che *la bandiera non copre la merce* (2). Così anche lo Stato, che fino a poco tempo prima era stato più di ogni altro il paladino dei diritti

(1) Rispetto agli altri Stati, il Consiglio esecutivo emanò il 7 gennaio 1793, un decreto con cui si avvertirono gli armatori che, non avendo le principali potenze marittime accettato l'invito di abolire la corsa, questa non doveva considerarsi come proibita, e quindi ogni francese poteva essere autorizzato ad armare navi in corsa contro cotesti Stati.

(2) Wheaton, *Histoire*, T. II, p. 82 e seg. — Cauchy, *op. cit.*, T. II, p. 803-812, e p. 344-45. — Vidari, *op. cit.*. p. 183-185. — Dalloz, *Répertoire*, voce *Prises maritimes*, n. 11. — Paternostro *op. cit.*, p. 18-19. — Fiore, *op. cit.*, T. III, p. 250, 331. — Calvo, *op. cit.*, T. IV, p. 333-334.

dei neutri, finiva per rinnegare esplicitamente le massime contenute nella dichiarazione di Caterina II.

Prima ancora del voto all'Assemblea legislativa francese, il principio dell'inviolabilità della proprietà privata anche nemica aveva trovato attuazione in un trattato concluso il 10 dicembre 1785, specialmente ad iniziativa del Franklin, fra gli Stati Uniti e la Prussia, che all'Art. 23 conteneva la clausola seguente: « S'il survient une guerre entre les deux parties contractantes, tous les vaisseaux marchands et commerçants employés à l'échange des productions des différents endroits et par conséquent destinés à faciliter et à repandre les objets propres aux nécéssités, aux comodités et aux douceurs de la vie, *passeront librement sans être molestés et les deux puissances contractantes s'engagent à n'accorder aucune commission à des vaisseaux armés en course qui les autorisât à prendre ou à détruire ces sortes de vaisseaux marchands ou à en interrompre le commerce* ». Non sorse mai occasione di applicare questa clausola; essa però rimase in vigore per breve tempo, perchè non venne riprodotta nel trattato concluso l'11 luglio 1795 fra le stesse parti contraenti (1).

Il rispetto della proprietà privata nemica fu non soltanto proclamato, ma anche praticato dalla Francia nel

---

(1) WHEATON, *Histoire*, T. I, p. 869-370. PATERNOSTRO, *op. cit.*, p. 18-19. — CAUCHY, *op. cit.*, T. II. p. 266. — FIORE, *op. cit.*, T. III, p. 328. — VIDARI, *op. cit.*, p. 182; e dello stesso autore, *Navires ennemis et marchandises ennemies* (*Revue de D. I.*, vol. III (1871), pag. 271). — LAVELEYE, Rapporto presentato all' Istituto di diritto internazionale nella sessione dell'Aia (*Revue de D. I.*, 1875, p. 533 e seg.). — BLUNTSCHLI, *Du droit de butin en général et spécialement du droit de prise* (*Revue de D. I.*, 1877, p. 549-550) e *Dr. int. codifié* all'art. 670, p. 377. — L'art. 23 del trattato del 1785, venne tuttavia richiamato in vigore dalle parti contraenti in un trattato di commercio e di navigazione del 1° maggio 1828. — PERELS, *op. cit.*, p. 229.

1823 quando intervenne nella Spagna (1). Il visconte di Chateaubriand, allora ministro per gli affari esteri, notificò infatti alle corti straniere l'intenzione del governo francese di non accordare alcuna lettera di marca contro le navi di commercio spagnuole e di proibirne la cattura anche alle proprie navi da guerra, meno pei casi di violazione di blocco. È degno di nota che la Francia faceva alla Spagna simile concessione indipendentemente da ogni reciprocità, perciò essa richiese il concorso degli Stati marittimi onde ovviare, per quanto era possibile, ai danni che avessero potuto recare al suo commercio i corsari spagnuoli. Il Canning in nome dell' Inghilterra rispose che, a norma delle leggi britanniche, egli poteva soltanto impegnarsi ad impedire che navi corsare si armassero sul territorio inglese, ma che non poteva vietare la vendita delle prede già giudicate e l'ingresso nei porti dell'Inghilterra ai corsari di una o l'altra delle parti belligeranti (2).

Vani riuscirono pure i tentativi fatti dal Monröe, Presidente della Repubblica degli Stati Uniti d'America, nel dicembre dello stesso anno 1823, per indurre i principali governi d' Europa all' abolizione della corsa e al generale rispetto della proprietà privata sul mare (3). Gli Stati Uniti dovevano più tardi farsi nuovamente fautori di que-

---

(1) Qualche violazione al principio proclamato dalla Francia deve tuttavia essere avvenuta da parte della marina da guerra di questo Stato, tanto è vero che si sentì più tardi la necessità di venire ad un arbitrato per decidere sui danni che reciprocamente dovevano rifondersi la Spagna e la Francia per le prede fatte durante la guerra del 1823. — Vedasi al n. 9 della parte prima, alla p. 41.

(2) Cauchy, *op. cit.*, T. II, p. 374-376. — Wheaton, *op. cit.*, T. II, p. 374-75. — Fiore, *op. cit.*, T. III, p. 250-51. — Calvo, *op. cit.*, T. IV, p. 334-35.

(3) Wheaton, *op. cit.*, T. II, p. 376-377. — Cauchy, *op. cit.*, T. II, p. 376-380. — Il Calvo (*op. cit.*, T. IV, p. 335), fa menzione anche di un congresso tenuto a Panama nel 1826, per ottenere l' abolizione della corsa.

st'ultimo principio, non solo nel 1856 nel momento in cui si stava per devenire alla famosa dichiarazione di Parigi sul diritto di guerra marittima, ma anche nel 1870, all'iniziarsi delle ostilità fra la Francia e la Prussia (1).

Durante la guerra di Crimea nessuna delle potenze belligeranti armò navi in corsa e ciascuna di esse dichiarò di rispettare, non soltanto la proprietà nemica a bordo di navi neutrali, ma anche la proprietà neutrale caricata su navi nemiche, eccezion fatta soltanto pel contrabbando di guerra (2). La dichiarazione di Parigi del 16 aprile 1856 non fece dunque che consacrare ciò che era già stato di fatto praticato (3). Ad essa aderirono quasi tutti gli Stati civili; gli Stati Uniti però non vi accedettero, poichè, a mezzo del Marcy segretario di Stato, avevano subordinato l'abolizione della corsa alla condizione che si adottasse il principio dell'inviolabilità della proprietà privata (4), il che non venne ammesso dagli Stati firmatari della dichiarazione del 1856, che non vollero nemmeno scindere i quattro articoli proposti. Al diritto di armare in corsa non rinun-

---

(1) Il 22 luglio 1870 il segretario di Stato degli Stati Uniti espresse il voto e la speranza che: « il popolo degli Stati Uniti abbia prossimamente la soddisfazione di vedere il principio dell'abolizione delle prede marittime adottato dovunque ». — Bluntschli, *Dr. int. codif.* all'art. 665, p. 375.

(2) F. De Martens, T. III; p. 272. — Questo autore tuttavia riferisce che nel regolamento russo del 4 gennaio 1854, era stabilito che potevano accordarsi lettere di marca, ma soltanto a sudditi russi. Aggiunge però che la Russia rinunciò a farne applicazione verso la Francia e l'Inghilterra per misura di reciprocità.

(3) Ecco il testo dei primi tre principî affermati nella dichiarazione di Parigi: 1.° *La course est abolie;* 2.° *Le pavillon neutre couvre la marchandis ennemie, à l'excéption de la contrabande de guerre;* 3.° *La marchandise neutre, à l'exception de la contrebande de guerre, n'est pas saisissable sous pavillon ennemi* — Il n. 4.° si occupa del blocco e ne parleremo a suo luogo.

(4) Anche il Brasile, in una nota diplomatica del 16 marzo 1858, espresse il voto per l'adozione di tale massima liberale. — Vedasi Desjardins, *Traité de droit commercial maritime*, Paris, 1878, T. I, p. 87.

ciarono nemmeno la Spagna, il Messico, la Venezuela, la Nuova Granata, la Bolivia, l'Uraguay, probabilmente in vista dell'esiguità della loro marina militare (1). Tuttavia, tanto la Spagna e il Messico, quanto gli Stati Uniti, in una serie di trattati inserirono alcune clausole affine di ottenere il rispetto della proprietà neutrale sù nave nemica e della proprietà nemica su nave neutrale (2). Sebbene il voto degli Stati Uniti non avesse così trovato la desiderata attuazione, l'abolizione della corsa e l'aver riconosciuto che la proprietà neutrale è inviolabile, anche quando è trovata a bordo di nave nemica, rappresentavano due enormi progressi in confronto alle norme seguite durante la neutralità armata del 1780.

La dichiarazione del 1856 venne generalmente rispettata nelle guerre che susseguirono e talvolta si fece anche di più di quanto essa prescrive. Così, nel Trattato di Zurigo del 10 novembre 1859, si pattuì (Art. 3). che le navi austriache catturate e non ancora condannate sarebbero restituite (3). E nel 1860, quando fu dichiarata la guerra alla Cina da parte dell'Inghilterra e della Francia, questi due Stati proclamarono (dichiarazioni del 7 marzo e del 28 marzo 1860) di rispettare la proprietà privata nemica, non solo se protetta da bandiera neutrale, ma anche se fosse caricata su una nave inglese o francese (4). Gli Stati Uniti durante la guerra di secessione, quantunque

(1) TRAVERS TWISS, *Des droits des belligérants depuis la déclaration de Paris*, (*Revue de D. I.*, 1884, p. 113).

(2) PERELS, *op. cit.*, p. 263.

(3) Fu la divisione agli ordini dell'ammiraglio Jurien de La Gravière, che nel 1859 ebbe occasione di catturare nell'Adriaco un certo numero di navi di commercio austriache. — BOURGOIS, *La guerre de course, la grande guerre et les torpilles* (*Nouvelle Revue*, luglio 1886, p. 299).

(4) BULMERINCQ, *op. cit.*, (*Revue de D. I.*, 1882, p. 186). — BONFILS, *op. cit.*, n. n. 1062 e 1289.

non si trovassero legati dalla dichiarazione del 1856, non armarono navi corsare, mentre gli Stati confederati ne fecero largo uso.

Lo spirito di alta ed illuminata liberalità, che animò il legislatore italiano nel 1865, non si tradusse in atto soltanto nelle norme di diritto internazionale privato sancite nel codice civile, che rappresentano uno dei più importanti progressi legislativi del nostro secolo, ma si attuò anche in materia di diritto marittimo, poichè il codice della marina mercantile escluse dalla cattura, alla sola condizione della reciprocità, le navi di commercio degli Stati nemici (1).

Quando stava per iniziarsi la guerra del 1866, avendo l'Austria il 13 maggio emanato un'ordinanza con cui dichiarava di non sottoporre durante le ostilità al sequestro e alla confisca le navi private che portassero la bandiera di uno Stato che usasse verso le navi austriache reciproco trattamento, la Prussia, nostra alleata, il 19 maggio 1866 pubblicò una dichiarazione analoga e l'Italia, nel decreto del 20 giugno 1866 (Art. 2), non fece che richiamare gli ufficiali della marina militare all'applicazione dell'art. 211 del codice per la marina mercantile. In base a questo testo di legge, lo Stato nostro potè poi, il 26 febbraio 1871, concludere con gli Stati Uniti d'America un trattato di commercio, nel quale fu stipulata (Art. 12), anche in caso

---

(1) Art. 211 del codice per la marina mercantile del 1865 e del 1877. — Questa disposizione è così formulata: « La cattura e la preda di navi mercantili di nazione nemica, per parte delle navi da guerra dello Stato, saranno abolite, in via di reciprocità, verso quelle potenze che adotteranno eguale trattamento a favore della marina mercantile nazionale. — Il trattamento di reciprocità dovrà risultare da leggi locali, da convenzioni diplomatiche o da dichiarazioni fatte dal nemico prima del cominciamento delle ostilità ». — L'art. 212 esclude dal disposto dell'articolo precedente le navi colpevoli di contrabbando di guerra o di violazione di blocco.

di guerra fra le parti contraenti, l' inviolabilità della proprietà privata (1).

Nel 1870, allo scoppiare della guerra franco-germanica, il re di Prussia in nome della confederazione germanica del Nord, in un ordinanza del 18 luglio, dichiarò che le navi di commercio francesi sarebbero esenti dalla cattura. In Francia, il 9 luglio dello stesso anno, il Garnier-Pagès aveva sottoposto all'approvazione del Parlamento un progetto di legge per sancire il principio dell'inviolabilità della proprietà privata sul mare. Gli avvenimenti intanto precipitarono, le camere non ebbero più occasione di discutere quella proposta e il governo, in una nota ufficiale del 21 luglio 1870, si limitò ad affermare che esso si sarebbe attenuto strettamente alla dichiarazione di Parigi del 1856. Così la marina militare francese potè catturare varie navi di commercio germaniche e alla sua volta il governo prussiano, il 12 gennaio 1871, si trovò costretto a revocare l'ordinanza del 18 luglio 1870. Nel trattato di pace di Francoforte del 10 maggio 1871, similmente a quanto erasi pattuito nel trattato di Zurigo, si stabilì tuttavia che le navi private sequestrate non ancora condannate sarebbero restituite ai loro proprietari (art. 13) (2).

(1) Vedasi il testo di questo trattato nell'*Annuaire de législation étrangère*, 1872, p. 311 seg. — L'art. 12 ne è così formulato: « Les hautes parties contractantes conviennent que, si par malheur la guerre éclatait entre elles, la propriété privée de leurs citoyens et sujets respectifs, à l'excéption de la contrebande de guerre, soit dans la haute mer, soit dans tout autre lieu, exempte de capture ou de confiscation de la part des navires armés, ou des forces militaires des deux parties; toutefois cette exemption ne s'étendra pas aux navires et aux cargaisons que l'on tenterait d'introduire dans un port bloqué par les forces navales de l'une ou de l'autre partie ». — Clausola simile si riscontra pure in un trattato fra gli Stati di Costa-Ricca e di Nuova Granata dell' 11 giugno 1856. — BULMERINCQ, *Völkerrecht*, p. 368.

(2) Confr. VIDARI, *op. cit.*, nella *Revue de D. I.*, 1871, p. 273. — LAVELEYE, *op. cit.*, nella *Revue de D. I.*, 1875, p. 574-575. — PIERANTONI, *Sto-*

Anche durante la guerra turco-russa del 1877-78, venne praticata la cattura delle navi di commercio nemiche, ma i principî della dichiarazione del 1856 vennero rispettati (1). Se ne riscontra invece una violazione da parte del Perù, il quale, quantunque vi avesse aderito, nel 1879 durante la guerra sostenuta coll'alleanza della Bolivia contro il Chilì, armò navi in corsa (2).

Nella recente guerra cino-giapponese del 1894-95 si verificò il caso che si trovassero in guerra fra loro due potenze, una soltanto delle quali (cioè il Giappone) ha acceduto alla dichiarazione del 1856. Si è più volte discusso fra i giuristi, se le norme in questa contenute rimanessero obbligatorie per gli Stati che le hanno accettate, anche nell'ipotesi che l'altro Stato belligerante non avesse annuito ad osservarle. Alcuni, come il Bluntschli, hanno risposto affermativamente, in quanto la dichiarazione di Parigi non è l'espressione di un diritto puramente convenzionale, ma costituisce la formula di principî necessari ed assoluti (3). Altri hanno sostenuto che lo Stato

---

ria del dir. int. nel secolo XIX, p. 880-882. — Bluntschli, *op. cit.*, *Revue de D. I.*, 1877, p. 556. — Holtzendorff, *Enciklopädie etc.*. p. 1838. — Anche il trattato di pace del 80 ottobre 1864, che chiuse la guerra fra l'Austria, la Prussia e la Danimarca, contiene una clausola simile a quella dell'art. 14 del trattato di Francoforte e dell' art. 3 del trattato di Zurigo. — Bluntschli, *op. cit.*, l. c., p. 554. — Altrettanto nel trattato di pace concluso l'8 vendemmiale, anno IX, fra la Francia e gli Stali Uniti. — Dalloz, *Répertoire. Voce Prises maritimes*, n. 244.

(1) Vedasi il testo dell'Ukase imperiale russo del 5 settembre 1877, sulle regole di diritto internazionale da osservarsi verso i nemici e i neutrali durante la guerra contro la Turchia, nell'*Annuaire*, 1878, p. 674-676. — L'art. 5 richiama espressamente in vigore la dichiarazione del 1856. — Confr. pure Calvo, *op. cit.*, T. IV, p. 298; e *Revue de D. I.*, 1877, p. 186. — La Porta pubblicò la propria dichiarazione, sulle regole di condotta verso i neutri, il 1° maggio 1877 — Confr. Louis, *op. cit.*, *Journal*, 1877, p. 287.

(2) F. De Martens, *op. cit.*, T. III, p. 274.

(3) Bluntschli, *Op. cit. Dr. int. codifié*, all'art. 670, p. 377. — Confr.

firmatario di tale dichiarazione ne fosse tenuto all' osservanza verso i neutrali, ma non già verso il proprio nemico che non la rispetta (1). Per parte mia credo dover professare un' opinione diversa, poichè il testo della dichiarazione non autorizza in alcun modo a credere che gli Stati firmatari abbiano inteso di fare eccezione alla regola generale, che le convenzioni non hanno vigore che fra le parti contraenti e il trattato è tale da portare soltanto obbligazioni reciproche e sinallagmatiche (2). Se non fosse così, si dovrebbe ammettere che la Cina avrebbe avuto il diritto di sequestrare le merci nemiche anche a bordo di navi neutrali, mentre eguale diritto non sarebbe spettato al Giappone. Comunque sia non pare che questo Stato abbia, durante l'ultima guerra, pensato a dipartirsi dai principî della dichiarazione di Parigi (3).

3. — Poichè adunque allo stato attuale del diritto positivo la proprietà privata nemica non è generalmente durante le guerre marittime rispettata, salve le norme stabilite dalla

---

pure Desjardins, *Le congrès de Paris (1856) et la jurisprudence internationale*, p. 38, 84.

(1) Confr. nella *Revue Générale de D. I. P.*, 1894, p. 469.

(2) Vedasi in questo senso Geffcken, *La déclaration de Paris*. (*Revue de D. I.*, 1885, p. 369). — Bonfils, *op. cit.*, p. 748-749, n. 1388. — *Revue Générale de D. I. P.*, 1894, p. 469-470. — In questo senso venne pure stipulato l'art. 16 del trattato di commercio fra gli Stati Uniti e l'Italia, del 26 febbraio 1871, dove è detto: « . . . . . Une condition toutefois est ici convenue, c'est que les dispositions du présent article, qui déclarent que le pavillon couvre la propriété, *seront applicables seulement aux puissances qui reconnaîtront ce principe,* et que si l'une des parties contractantes est en guerre avec une tierce puissance, l'autre restant neutre, le pavillon neutre couvrira la propriété des ennemis dont les gouvernements reconnaissent ce principe, *et non des autres* » (*Annuaire*, 1872, p. 316).

(3) I Giapponesi in questa guerra hanno generalmente osservato anche le clausole della convenzione di Ginevra del 1864 a cui hanno aderito, quantunque nulla di simile siasi fatto da parte dei Cinesi, che commisero gli atti della maggiore barbarie. — Vedasi nella *Revue Générale de D. I. P.*, 1895, p. 124, 125. — Altrettanto può dirsi pei francesi durante la guerra sostenuta nel 1895 contro Madagascar (*Revue Générale de D. I. P.*, 1896, p. 73-76.

dichiarazione del 1856, spetta ai tribunali delle prede il giudicare quando le cose catturate debbano andar soggette alla confisca. Il compito dei magistrati giudicanti è a tale riguardo duplice. È necessario dapprima che essi determinino se l'oggetto della preda rientri tra quelli che la consuetudine o le leggi interne o i regolamenti o i trattati escludono dall'esser catturati. Dato che non sia il caso di fare eccezione alla regola generale, essi devono in secondo luogo discendere ad un'indagine ben più delicata e difficile, affine di stabilire quale proprietà sia da considerarsi nemica e quale neutrale.

Dirò brevissime parole rispetto al primo punto. Esiste in molti Stati, specialmente in Francia, la consuetudine di eccettuare dalla confisca i battelli dei pescatori che esercitano la loro industria lungo le coste. Questa misura liberale era prescritta persino dagli antichi editti del 1543 e 1584 che del resto, come abbiamo veduto, stabilivano le misure più odiose verso la proprietà privata anche neutrale. In via di rappresaglia si seguì un sistema opposto nelle ordinanze posteriori del 1681 e 1692, finchè Luigi XVI, al principio della guerra d'indipendenza americana, ordinò di non turbare i pescatori inglesi. Misura analoga fu adottata verso i battelli pescherecci nemici dalle istruzioni francesi del 31 marzo 1854 e 25 luglio 1870. L'Inghilterra invece non rispettò la barche dei pescatori, non solo durante le guerre della rivoluzione, ma nemmeno durante la guerra di Crimea. Dalla confisca non sono però in nessun caso eccettuate le navi che compiono la grande pesca in alto mare e che possono quindi completamente equipararsi alle navi di commercio ordinarie (1); perciò il tribunale giudicante,

(1) Ortolan. *op. cit.*, T. II, p. 49-51. — Heffter, *op. cit.*, p. 257. — Perels, *op. cit.*, p. 232-235. — Calvo, *op. cit.*, T. IV, p. 825-827. — Blunt-

qualora riconosca che a norma della legislazione o consuetudine vigente nel proprio Stato conviene concedere alle barche dei pescatori un trattamento privilegiato, deve in linea di fatto apprezzare se il legno catturato era destinato alla grande o alla piccola pesca, onde convalidare o annullare la preda effettuata.

L'esenzione dalla cattura per le navi naufragate o costrette ad approdare ad un porto nemico per forza maggiore, sebbene propugnata dalla grande maggioranza degli scrittori, fu raramente ammessa nella pratica degli Stati. La Francia stessa, a tale riguardo, non si mostrò più liberale dell'Inghilterra (1). È naturale si preferisca la pratica che meglio corrisponde a sentimenti di umanità, ma non si può negare che, dato il diritto di sequestrare la proprietà privata nemica, l'uso opposto sia perfettamente giuridico.

Invece è generalmente accordato una specie di salvacondotto alle navi nemiche aventi specialmente missioni scientifiche. Di ciò troviamo vari esempi durante le guerre combattute, sia in questo, sia nello scorso secolo. (2) Altrettanto avviene per le navi incaricate di portare ai coman-

---

schli, *op. cit.*, art. 667, p. 875. — Bulmerincq, *Völkerrecht*, p. 368. — Holtzendorff, *Enciklopädie*, p. 1333. — Fiore, *Trattato*. T. III, p. 223-224; e *Diritto int. codif.*, n. 1159. — Despagnet, *op. cit.*, p. 657-658. — Bonfils, *op. cit.*, p. 732-733.

(1) Confr. per la Francia l'art. 26 dell'ordinanza del 1681, l' art. 14 del regolamento del 26 luglio 1778, gli art. 2, 8, 19 del decreto del 6 germinale anno VIII, il decreto 18 luglio 1854. — Confr. pure Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, T. I, p. 115. — Calvo, *op. cit.*, T. IV, p. 327. — Bluntschli, *op. cit.*, all'art. 668, p. 876. — Bulmerincq, *op. cit.*, l. c. — Holtzendorff, *ibidem*. — Despagnet, *op. cit.*, p. 658. — Fiore, *Trattato*, T. III, p. 224; e *Dr. int. codif.*, n. 1153. — Vedasi tuttavia Perels, *op. cit.*, p. 235. — Rocco, *Trattato di diritto civile internazionale*, Livorno, Fabbreschi, 1860, P. II, C. 50, p. 461.

(2) L'eccezione è espressamente contemplata dall'art. 16 del regolamento russo del 1869. — Perels, *op. cit.*, p. 232. — Calvo, *op. cit.*, T. IV p. 327-328. — Despagnet, *op. cit.*, n. 653. — Fiore, *Trattato*, vol. III, p. 224-225; e *Dr. int. codif.*, n. 1154.

danti delle forze nemiche determinati avvisi (*navires de cartel*), allo stesso modo che i parlamentari sono rispettati nelle guerre terrestri (1).

Le navi di commercio destinate ad uso di ospedale pei feriti sono pure esenti dalla cattura, secondo l'art. 10 della convenzione addizionale di Ginevra del 21 ottobre 1868. Se l'ufficio di nave ospedale è esercitato da una nave guerra, il belligerante può (art. 9) compierne la cattura, ma non gli è lecito durante tutto il corso delle ostilità destinarla ad un uso diverso (2). Non si deve tuttavia dimenticare che gli articoli addizionali della convenzione di Ginevra del 1868 non furono ratificati dai rispettivi governi, ma può ritenersi essi sieno passati egualmente nella pratica degli Stati; infatti la Prussia e la Francia nel 1870 dichiararono che ne avrebbero fatto applicazione a titolo di *modus vivendi* (3).

Mi rimane da accennare ad un'ultima categoria di navi che vanno generalmente esenti dalla cattura, intendo alludere alle navi postali. Tale esenzione ha luogo in base a convenzioni stipulate fra vari Stati che desiderano, nell' in teresse del commercio, evitare ai propri sudditi il pericolo di perdere le cose affidate ad una nave che com-

---

(1) Fiore, *Trattato*, vol. III, p. 225-226; e *Dr. int. codif.*, n. 1156. — Despagnet, *op. cit.*, p. 659.

(2) Si confrontino pure gli art. 6, 13, 14, di questa convenzione, se ne può vedere il testo in Lüder, *La convention de Genève au point de vue historique, critique et dogmatique*, Erlangen, 1876, p. 183-186. — Nella conferenza di Bruxelles del 1874 non fu aggiunta alcuna norma relativa alla guerra marittima, poichè l'Inghilterra subordinò la sua partecipazione, alla condizione che i rappresentanti dei vari Stati si occupassero soltanto della guerra terrestre. — Gessner, *De la réforme du droit maritime de la guerre*. (*Revue de D. I.*, 1875, p. 238-289.)

(3) Perels, *op. cit.*, p. 236. — Calvo, *op. cit.*, T. IV, p. 328-330. — Dalloz, *Supplément au Répertoire*, vol. XIII, voce *Prises maritimes* n. 90. — Despagnet, *op. cit.*, p. 658-659. — Confr. pure Fiore, *Dr. int. codif.*, n. 1155.

pie un servizio postale, nel caso che la guerra venga improvvisamente a dichiararsi. Siccome però può essere di sommo interesse pei belligeranti d'interrompere le comunicazioni, si stipula per lo più che tali navi avranno facoltà di continuare il loro servizio fintanto che l'uno dei governi interessati non ne ordini la sospensione, nel qual caso esse potranno liberamente ritornare al proprio porto. In questo senso è disposto dall'art. 4 di una convenzione tra l'Inghilterra e la Danimarca del 26 giugno 1846, da altre due convenzioni fra la Gran Bretagna e la Francia del 14 giugno 1833 e del 24 settembre 1866, da quella conclusa dal l'Italia e con la Francia il 3 marzo 1869 (1). Se, posteriormente all'avviso ricevuto dallo Stato belligerante, la nave postale continuasse tuttavia il proprio servizio, è naturale verrebbe a cessare quel diritto d'immunità che è preveduto dai trattati; essa potrebbe quindi diventare oggetto di cattura (2).

4. — Vediamo ora a quali criteri debbano i tribunali delle prede attenersi, per determinare quale proprietà privata sia da considerarsi neutrale e quale nemica.

Per ciò che si riferisce alle navi, pare a primo aspetto non ci possa mai essere alcun dubbio, tenuto conto della bandiera che inalberano. Non in tutti gli Stati però il carattere neutrale o nemico delle navi è desunto, per ciò che concerne il diritto di preda, *esclusivamente* dalla loro nazionalità. Nella giurisprudenza anglo-americana è considerata co-

---

(1) Il testo dell'art. 4 della convenzione anglo-danese del 1846 è così formulato: « In case of war betwen the two nations, the vessels employed in the conveyance of the mails shall continue their navigation without impediment or molestation until notice is given by either of the two governements that the service is to be discontinued, in which case they shall be permitted to return freely, and unter special protection, to their country ». — Perels, *op. cit.*, p. 286-287. — Calvo, *op. cit.*, T. IV, p. 331-332.

(2) Fiore, *Trattato*, vol. III, p. 227-228; *Dr. int. codif.*, n. 1158.

me nemica non solo la nave che porta la bandiera di uno Stato nemico, ma anche quella che è proprietà di un privato nemico (1). Ad onta di ciò, se dovunque vigesse come in Inghilterra e negli Stati Uniti il principio che le navi nazionali devono per la totalità appartenere a cittadini, potrebbe sembrare che la distinzione ora accennata non ha molta importanza pratica, perchè la nave che inalbera bandiera nemica dovrebbe in ogni caso essere proprietà di cittadini pure nemici. Ma non è così, prima tutto perchè in molti Stati si ammette che la nave nazionale possa fino ad una certa quota esser posseduta anche da stranieri (2), secondariamente perchè il carattere nemico del proprietario della nave è in Inghilterra e agli Stati Uniti desunto da criteri diversi da quello della cittadinanza; si tien conto infatti, a tale riguardo, del domicilio e per istabilire quale sia tal domicilio ci si riferisce sia all'intenzione dell'individuo interessato, sia alla durata della sua residenza iu un determinato paese (3). Così nell'*Order in Council* inglese del 20 marzo 1854 è detto: « Her Majesty is pleased by and with the advise of her Privy Council, to order, and it is hereby ordered, that general Re-

---

(1) PHILLIMORE, *op. cit.*, T. III, § 485. — TRAVERS TWISS, *op. cit.*, T. II, §§ 152 e seg. — WHEATON, *Éléments de droit international*, T. I, p. 382-383.

(2) Per un breve cenno di legislazione comparata sulle condizioni alle quali gli stranieri possono esercitare diritti di proprietà su navi nazionali, confr. il mio libro *I diritti reali considerati nel diritto internazionale privato*. Torino, Unione tip. ed., 1895, n. 103, p. 347-350.

(3) PHILLIMORE, *op. cit.*, T. III, §§ 483-484. — TRAVERS TWISS, *op. cit.*, T. II, §§ 152, 153, 155, 156. — WHEATON, *op. cit.*, T. I, p. 308-309, 318-319. — Persino il suddito britannico, se domiciliato in paese nemico, sarebbe in Inghilterra considerato come nemico. — All'art. 17 del trattato stipulato fra gli Stati Uniti d'America e l'Italia il 26 febbraio 1871, è tuttavia detto: « Tous les bâtiments qui naviguent sous le pavillon d'Italie, munis des papiers réquis par la législation italienne, seront aux États-Unis considérés comme bâtiments italiens, et réciproquement, tous les bâtiments qui navigueront sous les pavillon des États-Unis . . . . . seront considérés en Italie comme bâtiments des États-Unis » — (*Annuaire*, 1872, p. 316).

prisal be granted against the ships, vessels and goods of the Emperor of the Russians and of his subjets ***and others inhabiting within any of his countries, territories or dominions*** (1) ».

Si comprende come simile sistema, oltre ad essere iniquo, perchè dà al diritto di cattura un'estensione ingiustificata, sia anche indeterminato, complicato ed irto di difficoltà pratiche e come gli autori e la giurisprudenza abbiano inteso la necessità di discendere ad un mondo di distinzioni e suddistinzioni allo scopo di chiarire le molte dubbiezze che esso lascia sussistere. Ci basti rammentare che si ammette che l'individuo, il quale ha acquistato un domicilio in un dato paese, può a piacer suo spogliarsene ritornando nel paese natale; nel caso di doppio domicilio si tiene prevalentemente conto di quello che attribuisce all'individuo carattere ostile; i consoli di un paese neutrale, i quali risiedendo sul territorio nemico vi esercitano un commercio, sono pure considerati, rispetto alle navi che possiedono, come nemici; si reputa tuttavia che gli individui stabiliti nei paesi orientali sotto la protezione dei loro consoli abbiano conservato il loro carattere nazionale (2). Si è giudicato poi che una nave nemica è catturabile per la totalità, anche nell'ipotesi che appartenga in parte ad una persona domiciliata in un paese neutrale, ma si ammette però che una nave durante il corso della guerra possa validamente mutare di nazionalità, purchè sia dimostrato che essa ha continuato il commercio a cui era prima destinata e il proprietario fornisca la prova più rigorosa di avere

---

(1) Travers-Twiss, *op. cit.*, T. II, § 152.

(2) Wheaton, *op. cit.*, T. I, p. 319, 325. — Travers Twiss, *op. cit.*, T. II, §§ 154, 155, 159. — Geffcken, nel *Handbuch des Völkerrechts*, del *Holtzendorff*. Hamburg, 1889, vol. IV, p. 582.

agito in piena buona fede senza ombra di simulazioni (1).

Molto più semplice e razionale è il sistema francese, a norma del quale si tien conto, non già del domicilio del proprietario, ma della nazionalità della nave sequestrata, e i dubbi che potessero sorgere sul carattere nazionale della medesima, si risolvono in base alla legge della bandiera (2). Se questa legge ammette che la nave può fino ad una certa quota appartenere a cittadini stranieri, sarebbe giusto che i sudditi di Stato neutrale fossero esenti dalla confisca per quella parte del prezzo della nave catturata che corrisponde alla loro quota. Ciò costituirebbe semplicemente un'applicazione del principio della dichiarazione di Parigi che la merce neutrale è inviolabile a bordo di nave nemica. È vero che il neutrale non sarebbe in tal caso proprietario del carico, ma di una parte della nave stessa, la quale ha carattere nemico, ma poichè fra le intenzioni delle alte parti stipulanti il trattato del 1856 vi fu evidentemente quella di eccettuare dalla confisca ogni proprietà neutrale, non v'è ragione per sottoporre ad un diverso trattamento le merci caricate su una data nave nemica e le quote di proprietà che sulla medesima possono avere alcuni individui cittadini di uno Stato che non prende parte alle ostilità.

Tuttavia il Consiglio delle prede di Parigi durante la guerra franco-germanica, il 22 dicembre 1870 (3), si pronunciò in senso opposto. Ecco di che si trattava: La nave da

---

(1) PHILLIMORE, *op. cit.*, T. III, § 486. — CALVO, *op. cit.*, T. IV, p. 809-811. — FIORE, *Trattato*, vol. III, p. 280. — DESPAGNET, *op. cit.*, p. 654-655. — BONFILS, op. cit. p. 781.

(2) DESPAGNET, *op. cit.*, p. 653.

(3) *Dalloz Périodique*, 1872, III, 89. — Confr. pure Dalloz, *Supplément au Répertoire*, voce *Prises maritimes*, n. 97; e BARBOUX, *Jurisprudence du conseil des prises pendant la guerre de 1870*, p. 71-77.

guerra francese *Estrée* aveva catturato il bastimento di commercio prussiano *Turner,* sul quale gravava a favore di un negoziante inglese un diritto d' ipoteca perfettamente valido, giusta la legge germanica, ed equiparato da questa nei suoi effetti ad un diritto ipotecario su cose immobili. Il negoziante inglese richiese a questo titolo, che fosse riservata a suo favore, quando il *Turner* fosse venduto, la somma corrispondente al suo credito ipotecario. Ma il Consiglio delle prede rigettò la domanda, decidendo che: « La proprietà di una nave dal punto di vista del diritto di guerra è *indivisibile;* il comproprietario neutrale non può quindi rivendicare la sua parte di comproprietà; anche dato che l' ipoteca ammessa dalla legge prussiana sulla nave, potesse, come l'ipoteca autorizzata dalla legge francese, essere considerata quale uno smembramento della proprietà, tale ipoteca non potrebbe portare alcun ostacolo all'esercizio del diritto di guerra ».

In tal modo in Francia, come in Inghilterra, si credette opportuno di adottare la così detta teoria della *indivisibilità*, che non soltanto non trova alcuna vera giustificazione giuridica, ma che di più contraddice allo spirito della dichiarazione del 1856.

Anche nella giurisprudenza francese tuttavia fu riconosciuto che non può farsi luogo alla cattura, se è provato che una nave neutrale in piena buona fede inalberava bandiera nemica, dopo averne ricevuta regolare autorizzazione e per essersi trovata nell' impossibilità di avere una bandiera nazionale. Il caso si è verificato relativamente alla nave la *Palme*, appartenente ad una società di Basilea che aveva ottenuto di farla navigare sotto bandiera del gran Ducato di Hannover, la confederazione svizzera avendo proibito agli armatori d' inalberare la bandiera federale.

Quantunque il governo francese fosse stato ufficialmente informato di questo stato di cose, la *Palme* fu catturata nella Manica e il Consiglio delle prede di Bordeaux convalidò la cattura. La società di Basilea interpose allora appello al Consiglio di Stato, che riformò la sentenza dei primi giudici accogliendo la domanda della parte appellante (1). Questo giudizio deve semplicemente considerarsi come un'atto di giustizia, una volta dimostrato che la nave svizzera aveva agito in perfetta buone fede e nell' impossibilità di far apparire con un segno esterno manifesto, quale fosse la sua vera nazionalità.

Quanto al caso di una nave di commercio che durante il corso di una guerra muti di nazionalità, in Francia si segue un sistema anche più severo di quello praticato in Inghilterra. Vedemmo infatti che le Corti britanniche, sebbene molto esigenti nell' apprezzamento delle prove, ammettono che un trasferimento fatto in simili condizioni possa esser valido, quando le parti dimostrino la loro buona fede e la mancanza di qualsiasi simulazione. Invece l'art. 7 del regolamento francese del 26 luglio 1778, tuttora in vigore, prescrive che non possono riconoscersi se non le vendite risultanti da atto autentico rogato prima della dichiarazione di guerra (2). Il sistema inglese è per quest' ipotesi indubbiamente preferibile, in quanto il catturare come navi nemiche quelle che al momento del sequestro siano effettivamente, senza sotter-

---

(1) V. *Dalloz Périodique*, 1872, III, 94. — Confr. pure BLUNTSCHLI, *op. cit.*, all'art. 795, p. 443-444. — CALVO, *op. cit.*, T. IV, p. 314-315. — FIORE, *op. cit.*, vol. III, pag. 234-235. — HOLTZENDORFF, *op. cit.*, vol. IV, pag. 584.

(2) CAUMONT, *Dictionnaire universel du dr. comm. marit.*, voce *Prises maritimes*, p. 598. — DALLOZ, *Supplément au Répertoire*, voce *Prises maritimes*, n. 132. — DESPAGNET, *op. cit.*, p. 654.

fugi di sorta, già passate in proprietà di un neutrale, riesce contrario ai principî della dichiarazione di Parigi. Dovrebbe però in ogni caso esigersi, per eccettuare la nave dalla confisca, che non soltanto fosse dimostrata la rinuncia alla nazionalità che essa aveva precedentemente, ma che venisse anche provato l'acquisto della nazionalità dello Stato a cui appartiene il nuovo proprietario (1). Poichè è razionale far dipendere il diritto di cattura dalla bandiera che la nave è autorizzata ad inalberare; un semplice atto privato non può diminuire i diritti del belligerante, finchè non venga a risultare che il carattere nazionale della nave è realmente mutato.

5. — Quando nel giudizio riguardante la validità di una una preda sia necessario determinare se una data merce debba essere o no considerata come proprietà di un cittadino dello Stato belligerante nemico, possono presentarsi varie questioni, alcune delle quali analoghe a quelle prima accennate parlando della proprietà delle navi, altre diverse. Rispetto alle merci, non esiste alcun segno ostensibile, come sarebbe per le navi quello della bandiera, che a prima vista palesi a quale Stato appartenga la cosa suscettibile eventualmente di cattura; deve quindi procedersi ad un'indagine con criteri esclusivamente giuridici. Questi criteri sono spesso molto differenti da uno Stato all'altro e una prima causa di dubbi e d'incertezze può aversi in quei conflitti di legislazione a cui danno luogo talvolta le diversità delle disposizioni del diritto interno vigente nei vari paesi, onde avviene in certi casi che un individuo possa contemporaneamente essere cittadino di due Stati diversi o trovarsi spoglio di ogni cittadinanza. A seconda del giu-

(1) Fiore, *op. cit.*, vol. III, p. 231-233.

dizio che venisse fatto su tale questione preliminare, le merci, di cui un dato individuo è proprietario, potrebbero essere considerate come nemiche piuttosto che neutrali o viceversa. Di ciò mi limito a far cenno, poichè sarebbe fuor di luogo l'occuparmi quì dei vari conflitti di legislazione che possono verificarsi in argomento di cittadinanza.

Non in tutti gli Stati il carattere ostile delle merci sequestrate è determinato dalla nazionalità del proprietario. La giurisprudenza anglo-americana si attiene ad un sistema assai più complicato, tenendo conto ora del domicilio del proprietario, ora della natura della merce e del commercio a cui è destinata, ora ad un tempo dell'uno e l'altro criterio. Per regola generale, in Ingilterra e agli Stati Uniti si ritiene che la proprietà di un individuo domiciliato in paese nemico deve riguardarsi come nemica (1). Questo principio tende ad essere applicato con la massima estensione; perciò si considera come nemica anche la quota di proprietà che appartiene ad un individuo, domiciliato in paese nemico, in una società che funziona e risiede in paese neutrale. Tuttavia un individuo domiciliato in paese neutrale, che partecipa ad una società il cui principale stabilimento è in territorio nemico, non è eccettuato per la sua quota dalla confisca (2). Ai prodotti del suolo nemico si attribuisce poi carattere ostile, fintanto che appartengono al proprietario originario, qualunque sia il suo domicilio e la sua residenza. Altrettanto avviene per le merci impiegate normalmente in un commercio col paese nemico, nè il fatto che il proprietario sia domiciliato in paese neutrale, basta a sottrarle alla confisca, poichè si reputa che

(1) Phillimore, *op. cit.*, T. III, §§ 483-484.
(2) Phillimore, *ibidem.* — Wheaton, *op. cit.*, T. I, p. 826-827.

quel commercio valga ad aumentare le forze e i mezzi del belligerante avversario (1). Se un individuo ha due domicili, uno in paese neutrale l'altro in paese nemico, le merci ch' egli possiede sono considerate o no come ostili, a seconda della loro origine e del commercio a cui vengono destinate (2). Gli oggetti spediti per conto di un destinatario domiciliato in paese nemico, sono catturabili, anche se le parti avessero pattuito che durante il trasporto essi rimarranno in proprietà dello speditore domiciliato in paese neutrale. D'altra parte ogni merce che al momento della spedizione può reputarsi nemica, conserva tale carattere ad onta di qualsiasi cessione fatta ***in transitu*** a persona neutrale; si fa eccezione soltanto pel caso che la cessione fosse stata fatta in buona fede prima dell'iniziarsi delle ostilità (3).

Appare manifesto come simile sistema sia arbitrario, illogico e pieno di difficoltà pratiche. Arbitrario, perchè lascia al magistrato eccessiva latitudine di apprezzamento, senza fornirgli una guida veramente sicura o un complesso di norme uniformi. Illogico, perchè mentre vien preso per base il criterio del domicilio, non se ne tiene affatto conto nei casi in cui il diritto di cattura potrebbe per questo subire qualche limitazione, come nell'ipotesi di un individuo che partecipa ad una società funzionante in paese nemico, e che può per la sua quota andar soggetto alla confisca, quantunque egli sia domiciliato in paese neutrale. Pieno di difficoltà pratiche, perchè obbliga i magistrati giudicanti a discendere alle più ardue e minute ricerche di fatto, spesso

(1) WHEATON, *op. cit.*, T. I, p. 327. — TRAVERS TWISS, *op. cit.*, vol. II, § 155. — GEFFCKEN, nel *Handbuch des Völkerrechts* del *Holtzendorff*, vol. IV, pag. 588.

(2) TRAVERS TWISS, *op. cit.*, vol. II, §§ 155-156.

(3) PHILLIMORE, *op. cit.*, T. III, §§ 487-488. — TRAVERS TWISS, *op. cit.*, T. II, §§ 162-163. — CALVO, *op. cit.*, T. IV, p. 97, e p. 805-806.

anche sull'intenzione delle parti, subordinando tutta la ragione del decidere al risultato di simili indagini.

Il sistema francese, se è più semplice, presenta esso pure alcuni inconvenienti. In Francia, come principio generale, la cittadinanza del proprietario è il solo criterio in base al quale si giudica se una data merce sia neutrale o nemica. La nazionalità delle società commerciali, secondo l'articolo 10 delle istruzioni del 25 luglio 1870, è determinata dal paese nel quale esse hanno la loro sede. Si riconosce poi che un atto di rinuncia alla cittadinaza dello Stato nemico da parte del proprietario di determinate merci, può valere a far perdere a queste il carattere ostile, a condizione però che alla rinuncia sia susseguito l'effettivo acquisto di una cittadinanza neutrale e che in questo mutamento di nazionalità sia esclusa assolutamente l'idea della frode. Quanto alle merci che si trovano in transito spedite da un neutrale ad un cittadino dello Stato nemico, o da un nemico ad un cittadino di Stato neutrale, per determinare se nel momento del sequestro le cose catturate erano proprietà nemica o neutrale, si tien conto dell' intenzione espressa o presunta dei contraenti, anche qui a condizione che possa assolutamente escludersi l'elemento della frode. Si noti, ad ogni modo, che le merci trovate a bordo di nave nemica si presumono sempre nemiche e spetta quindi al loro proprietario il dare la prova della neutralità (1).

Questo sistema non presenta certamente tutte le difficoltà pratiche, le iniquità e le incertezze a cui da luogo la giurisprudenza anglo-americana. La cittadinanza del proprietario rappresenta infatti un criterio chiaro e ben determinato per stabilire quale sia il carattere delle merci.

---

(1) Fiore, *op. cit.*, vol. III, p. 286. — Despagnet, *op. cit.*, p. 652-658. — Bonfils, *op. cit.*, p. 784, n. 1885.

Conviene tuttavia osservare che il non tenere affatto conto della residenza, può condurre a risultati inutilmente nocivi pel commercio dei privati, in ispecie quando avvenga che un cittadino nemico sia domiciliato e residente in un paese neutrale, dove eserciti completamente il proprio commercio (1). Il diritto di confisca della proprietà privata nemica non trova altra giustificazione, o dirò più esattamente, altra spiegazione, che nel desiderio del belligerante di fiaccare in tutti i modi le forze vitali dell'avversario. Ora se un cittadino dello Stato nemico esercita il proprio commercio in uno Stato neutrale, il danno che risente il privato dalla cattura, risale a quest'ultimo Stato, non al nemico. Come conseguenza logica si potrebbe egualmente affermare che, ove nel diritto di confisca potesse (per ipotesi inaccettabile) riscontrarsi un fondamento giuridico, esso dovrebbe ammettersi anche contro i privati neutrali residenti in paese nemico, poichè i danni che si vengono loro a recare, si ripercuotono sullo Stato dove abitualmente risiedono. Siccome però, come vedremo meglio tra poco, il diritto di confisca della proprietà privata nemica non è che un'abusiva estensione del diritto della forza, sarebbe desiderabile che, nell'intendimento di affrettarne l'abolizione, esso venisse subordinato, per disposizioni legislative, alla condizione che il proprietario della cosa predata fosse ad un tempo suddito dello Stato nemico, ivi domiciliato e residente.

6. — I tribunali delle prede, quando abbiano riconosciuto che una data merce sequestrata su nave nemica appartiene ad un suddito di Stato neutrale, possono essere di più tenuti a giudicare sopra un altro punto. Se infatti avvenne che, per evitare il deperimento delle merci, le autorità dello Stato

---

(1) Fiore, *op. cit.*, vol. III, p. 288-239. — Despagnet, *op. cit.*, pagine 656-657.

catturante abbiano fatto procedere alla vendita delle medesime, può sorgere questione se il proprietario neutrale abbia diritto di pretendere di essere rimborsato del valore reale delle cose sequestrate o se non debba spettargli che una somma equivalente al prezzo di vendita.

Il caso si è presentato durante la guerra del 1870-71, poichè gli incrociatori francesi avevano catturato alcune navi germaniche, sulle quali si trovavano varie merci svizzere che erano state d'ufficio vendute nelle colonie francesi. I proprietari di tali merci invocarono l'intervento delle autorità della Confederazione per ottenere indennizzo per la totalità della perdita subita. Il governo federale si rivolse allora alla Francia, sostenendo che la domanda dei negozianti svizzeri era perfettamente giustificata dall'art. 3 della Dichiarazione di Parigi. Le autorità francesi offrirono soltanto il prezzo di vendita, allegando che l'art. 13 addizionale del trattato di pace di Francfort dichiarava che doveva restituirsi alla Germania il *prodotto della vendita* delle merci e delle navi germaniche non ancora condannate al momento in cui erasi firmato l'armistizio di Versailles. La Svizzera rifiutò, opponendo che il trattato di Francfort era per essa una *res inter alios acta;* allora il governo francese fece giudicare la questione dal consiglio delle prede di Parigi, che pure decise che il belligerante era tenuto a restituire ai neutrali soltanto il prezzo della vendita. La controversia finì così perchè le parti si acquetarono a tale giudizio e per questo il governo federale tralasciò d'insistere, ma, prendendo atto della sentenza francese, esso dichiarò che la questione sul modo d'interpretare l'art. 3 della Dichiarazione del 1856, rimaneva impregiudicata (1).

---

(1) Larousse, *Grand Dictionnaire universel*, voce *Prise*. — Bluntschli, *Dr. int. codifié*, all'art. 795 *bis*, p. 444-445.

Una soluzione che a me sembra, non soltanto equa ma pienamente conforme allo spirito della dichiarazione di Parigi, sarebbe la seguente: Se al momento della cattura non esistevano a bordo della nave nemica documenti che provassero all'evidenza la neutralità delle merci sequestrate e poi vendute d'ufficio dalle autorità competenti, il proprietario, anche quando venisse posteriormente dimostrato che le cose in questione non avevano per nessun conto carattere ostile, non dovrebbe aver diritto a nulla più che al prezzo della vendita. La cattura infatti, nel momento in cui fu operata, si presentava come legittima, non solo per la nave ma anche per le merci, e il proprietario dovrebbe imputare a sè stesso i danni che viene eventualmente a subire se non ha curato di far risultare nel modo dovuto la neutralità delle cose sue. Ma se al momento del sequestro le carte di bordo dimostravano in modo ineccepibile che le merci caricate sulla nave nemica appartenevano ad un neutrale, questi, poiché non è imputabile di alcuna negligenza, dovrebbe, a mio giudizio, aver diritto di conseguire l'intero importo del danno patito.

7. — Un'altra questione, che può esser sottoposta al giudizio dei tribunali delle prede, è quella che concerne la validità della cattura di un oggetto di proprietà di uno *Stato nemico* (si noti bene di uno Stato, non di un privato) trovato a bordo di una nave di commercio neutrale.

Il De Martens fra gli scopi pei quali sussiste il diritto di visita, annovera precisamente anche quello di « *saisir sur un navir neutre la propriété d'un* ÉTAT *ennemi* » (1). Che tale affermazione sia contraria all'art. 2 della Dichiarazione di Parigi, a parer mio, riesce evidente e se

---

(1) F. De Martens, *op. cit.*, T. III, p. 855.

sento il bisogno di farne una breve dimostrazione, è unicamente in omaggio alla grande autorità di cui gode quel rinomato autore russo.

Il principio dell'inviolabilità della merce nemica su nave neutrale è giustificato, secondo l'opinione del Louis (1), dalla finzione di estraterritorialità che sussiste per le navi che si trovano in alto mare. Se fosse così, sarebbe fuori di dubbio che su nave neutrale non si potrebbe procedere all'atto di sequestro di una merce, non solo se appartenente ad un privato, ma neanche se proprietà dello Stato nemico. In questo caso tuttavia la teoria dell'estraterritorialità non mi pare possa invocarsi a proposito. Infatti, se una nave neutrale in alto mare potesse veramente equipararsi al territorio di uno Stato che nón prende parte alle ostilità, non sarebbe lecito che su essa si effettuasse nemmeno il sequestro delle cose che nel modo più certo avessero tutti i requisiti per essere considerate contrabbando di guerra; invece le merci di contrabbando sono passibili di cattura anche a bordo di navi neutrali.

La ragione che m'induce a respingere l'opinione del De Martens, sta piuttosto nello spirito e nella forma dell'Art. 2 della Dichiarazione di Parigi. Quì infatti è detto: « Le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie à l'exception de la contrebande de guerre. » Questa disposizione dinota nelle alte parti contraenti l'intenzione di non turbare per quanto è possibile durante la guerra il commercio dei neutrali; ora, se ciò ebbero in animo i governi stipulanti, è naturale che i casi in cui si può devenire ad atti vessatorî verso le navi neutrali che compiono un commercio lecito, debbano essere limitati nel modo

(1) Louis, *Des devoirs des particuliers en temps de neutralité* (*Journal*, 1877, p. 299).

più rigoroso. Quanto alla forma usata nel testo, devesi convenire che la parola *marchandise* è più appropriata per gli oggetti di proprietà di un privato commerciante che non di uno Stato, ma fa d'uopo notare che vi si parla di *marchandises ennemies*, senza distinzioni di sorta a seconda che il proprietario ne sia uno Stato piuttosto che un privato, e poichè si tratta di un principio pel quale è prevista una sola eccezione, quella cioè del contrabbando di guerra, la regola generale deve rimanere applicabile ad ogni caso non espressamente eccettuato. La stessa espressione « *le pavillon* COUVRE *la marchandise* » significa che la bandiera neutrale vale a proteggere qualsiasi oggetto nemico, eccezion fatta soltanto per una determinata specie di merci. Ammetto che il più delle volte la proprietà di uno Stato nemico potrà assumere il carattere di contrabbando di guerra, e che in tale ipotesi essa sarà suscettibile di cattura anche sù nave neutrale. Ma quando tale proprietà non possa in nessun modo considerarsi quale merce di contrabbando, come per esempio se si trattasse di una raccolta di tesori artistici, la confisca che ne venisse fatta sù una nave neutrale costituirebbe la violazione più aperta del principio proclamato dalla dichiarazione del 1856.

8. — Il compito dei tribunali delle prede sarebbe indubbiamente molto semplificato, se potessero eliminarsi tutte le controversie sul carattere ostile piuttosto che neutrale delle navi sequestrate e dei loro carichi. Ciò si verificherebbe qualora fosse positivamente ammesso che alla proprietà privata nemica devono, durante le guerre marittime, attribuirsi quegli stessi privilegi d'inviolabilità che sono riconosciuti a favore della proprietà neutrale. Potrà simile principio in avvenire più o meno prossimo trionfare? A nessuno non isfugge che tutti i reali progressi raggiunti

nell'ordinamento politico e giuridico dei vari popoli, furono sempre preceduti da un periodo di preparazione, durante il quale la voce della scienza e quella dell'opinione pubblica ebbero a reclamare quelle riforme che, il legislatore poi non fece che tradurre in atto. È fuori di dubbio dunque come, anche per l'argomento nostro, ci sia l'opportunità di studiare quale sia in via prevalente il voto degli uomini di scienza e d'indagare se l'opinione pubblica sia piuttosto favorevole al mantenimento dell'attuale stato di cose o all'effettuazione di una riforma che valga, anche durante la guerra, a porre generalmente i diritti dei privati sotto l'egida del diritto.

Se consultiamo i molti giuristi che si sono occupati della condizione della proprietà privata durante le guerre marittime, non troviamo quella unanimità di opinioni che potrebbe far molto sperare dall'avvenire. Alla voce del Mably, che fin dal 1754 aveva reclamato il rispetto della proprietà privata sui mari (1), si contrappone ancor oggi quella dei principali giuristi inglesi, fra i quali il Westlake, che, anche nella sua opera più recente, non esita a mettere innanzi un triplice ordine di considerazioni allo scopo

(1) Mably (1709-1785). *Le droit public de l'Europe fondé sur les traités*, vol. II, cap. XII. La prima edizione di quest'opera fu pubblicata nel 1748, ma il cap. XII, del vol. II, nel quale l'autore propugna il rispetto della proprietà privata, fu aggiunto nella seconda edizione apparsa nel 1754. — Alla p. 468, vol. II dell'edizione pubblicata a Parigi nel 1790, da me consultata, egli dice: « Pourquoi deux nations qui se déclarent la guerre s'interdisent-elles d'abord tout commerce réciproque? Cet usage est un rest de notre ancienne barbarie. En interdisant le commerce, on veut nuire à son ennemi, et on aurait raison; mais on a tort si par cette conduite on se fait à soi-même un préjudice égal à celui qu'on veut causer à son ennemi. Dans la situation actuelle de l'Europe, il n'y a pas d'État qui, par ces interdictions, ne se trouve subitement privé de quelque branche de son commerce, et ne se ressente d'un défaut de circulation . . . . ». Vedasi poi alle p. 470-487 di questa stessa opera, dove egli sostiene l'abolizione della corsa e il rispetto della proprietà privata.

di giustificare la pratica fino ad ora, meno rare eccezioni, seguita (1).

Il Grozio aveva preteso di dimostrarne la legittimità osservando che in guerra, poichè è permesso uccidere il nemico, a più forte ragione deve esser lecito privarlo dei suoi beni. In generale poi il diritto di preda appare a questo giurista, non solo sommamente utile per il fine che si propongono i belligeranti, ma anche perfettamente conforme alla morale (2). Del resto nei secoli XVII e XVIII era comune fra gli autori l'opinione che la guerra dovesse far necessariamente considerare come nemici anche i privati cittadini dello Stato belligerante avversario, la proprietà dei quali era di conseguenza suscettibile di cattura (3).

Nel secolo presente, se il principio che il belligerante può sempre impossessarsi della proprietà privata nemica, è generalmente abbandonato per le guerre terrestri, numerosi sono ancora gli scrittori che ritengono esso debba essere mantenuto in vigore per le guerre marittime (4). Per sa-

---

(1) Westlake, *Chapters on the principles of international law*, Cambridge, 1894, p. 246-253.

(2) Hugonis Grotii, *De jure belli et pacis*, L. III, C. XVIII. — Confr., pure l'altra opera dello stesso autore, *De jure predae commentaria*, C. IV, p. 44, pubblicata per la prima volta all' Aia nel 1868, mentre il manoscritto era rimasto sconosciuto fino al 1864.

(3) Puffendorf, *De jure naturae et gentium*, L. VII, C. VI. — Bynkershoek *Quaestiones juris publici*, L. I, C. III. — Vattel, *Le droit des gens* Bruxelles, 1842, L. III, C. IX, §§ 70-77, p. 547-550 e § 161, p. 619. — L'Hübner stesso, che pure era stato, come abbiamo veduto, strenuo propugnatore del principio dell' inviolabilità della proprietà neutrale, non aveva pensato a contestare al belligerante il diritto di depredare sul mare la proprietà privata nemica.

(4) Ortolan, *op. cit.*, T. II, C. II, p. 39 e seg. — Tetens, *Considérations sur les droits réciproques des puissances belligérantes*, p. 60-64. citata in Ortolan, — Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, vol. I, pag. 3-18. — Hautefeuille, *op. cit.*, T. I, p. 160 e seg. — Heffter, *op. cit.*, § 139. — Wheaton, *Éléments etc.*, vol. II, p. 17. — Phillimore, *op. cit.*, vol. III, § 75. —

pere quali siano i principali argomenti coi quali si sostiene una simile tesi, basterà consultare l'Ortolan, che forse meglio degli altri riesce a farne una chiara e larga esposizione. Egli, in sostanza, ci dice che il fine della guerra è quello di obbligare il nemico alla pace, scopo che si ottiene soltanto con la vittoria, la quale non può raggiungersi che distruggendo o paralizzando le forze del nemico. Nella guerra terrestre si può nuocere all'avversario occupando le città e le provincie che gli appartengono e il vincitore può allora riscuotere le rendite pubbliche ordinarie del paese occupato e imporre anche contribuzioni straordinarie ripartite su tutti gli individui che compongo la massa della popolazione. Sul mare, astrazion fatta dalle discese sulle coste, non ci sono conquiste possibili; vi è quindi la necessità di conservare il diritto di preda, altrimenti non vi sarebbe alcun mezzo di nuocere al nemico. Così si riesce a render la guerra più breve e ad ottenere un risparmio di sangue. L' Ortolan aggiunge poi altri due argomenti e cioè: 1.° Che la marina mercantile, tanto per ciò che concerne il suo personale, quanto il materiale da cui è costituita, è sempre in caso di venire in aiuto alla marina da guerra 2.° Che se la marina mercantile e le mercanzie da essa trasportate fossero inviolabili anche se appartenenti al nemico, il belligerante avrebbe modo, non mettendo in mare alcuna nave da guerra, di rendere illusori gli effetti delle ostilità. Conclude adunque che il diritto dei privati non può prevalere sù quello degli Stati (1).

Travers Twiss, *op. cit.*, vol. II, C. VI e IX; e nella *Revue de D. I.*, 1875, p. 677. — Hall, *International law*, § 147. — Lorimer, nella *Revue de D. I.*, vol. VII (1875), p. 261-63. — Westlake, *op. cit.*, p. 246-253; e nella *Revue de D. I.*, 1875, p. 681.

(1) Ortolan, *op. cit.*, l. c.

Completamente analoghe a quelle ora esposte sono le considerazioni allegate dagli altri autori, che hanno sostenuto la medesima dottrina. Lo stesso Westlake, nella sua opera recente, sebbene generalmente improntata a quello spirito di originalità che forma una delle principali doti di questo scrittore, non riesce in fondo che a trovare alcuni argomenti i quali hanno ben poco divario da quelli dell'Ortolan.

Egli premette che il diritto di preda deve essere considerato come un mezzo per indebolire la parte belligerante avversaria, il quale, se può grandemente danneggiare i privati, produce loro danni del tutto simili a quelli che nelle guerre terrestri derivano dalle contribuzioni. Quando poi le catture mirano a privare il nemico di marinari, che possono servire nelle navi da guerra, si tratta di una misura analoga a quella che un invasore prende per impedire che nuove reclute vadano ad aumentare le forze dell' esercito nemico. È degno di nota che egli riconosce l'opportunità di promuovere nella guerra ogni mitigazione che si dimostri non essere pericolosa alla sicurezza dello Stato, purchè ciò non avvenga ricorrendo a mezzi poco saggi, fatta comparazione fra la guerra terrestre e la guerra marittima (1). Ciò premesso, per istabilire se l'Inghilterra debba o no limitare il diritto di cattura delle navi mercantili nemiche ai soli casi di violazione di blocco e contrabbando di guerra, egli fa le seguenti considerazioni: 1.° Se la politica richiede che l' Inghilterra mantenga l'uso delle

(1) L'autore alla pag. 247 dell'opera *Chapters etc.*, dice testualmente: « Every mitigation of war which it can be proved that it would not be dangerous to our national safety ought to be promoted, but not by means unsound comparisons between war as carried on by land and by sea ».

prede, nulla vi ha nel diritto che si opponga a questo modo di procedere; seguendo una pratica opposta, la proprietà dei cittadini degli Stati belligeranti sarebbe sul mare posta in una condizione più favorevole che per terra; 2.° Le navi di commercio possono tramutarsi in trasporti militari e i marinai, che ne costituiscono l'equipaggio, essere destinati al servizio di tali trasporti e in certi casi anche venire incorporati nella marina da guerra. Per conservare la supremazia dell'Inghilterra sul mare, che è assolutamente necessaria per provvedere senza difficoltà ai bisogni della popolazione e per impedire le invasioni degli stranieri, può in certi casi essere indispensabile il catturare le navi e i marinai del nemico e nessuno oserebbe contestare all'Inghilterra tale diritto, quando essa si trovasse sotto l'imminenza del pericolo di una invasione staniera. 3.° Ritiene priva di fondamento l'opinione di chi crede che, mantenendosi l'attuale pratica, allo scoppio di una guerra fra l'Inghiterra e un altro Stato, le navi mercantili britanniche sarebbero tosto vendute a stranieri, in modo da venire coperte da bandiera neutrale. Egli infatti osserva che sussistono grandi difficoltà a dare la prova dell'elemento della *buona fede*, relativamente al trasferimento di una nave avvenuto durante le ostilità. Di più se l'Inghilterra si trovasse in lotta con una grande potenza marittima, questa, sia pure per breve tempo, potrebbe bloccare tutti i porti inglesi e allora anche le navi neutrali sarebbero costrette a rispettare questa misura bellica; dice del resto che, in causa della superiorità della marina militare del Regno Unito, il commercio britannico avrebbe poco da temere da una guerra. Conclude, che la vera ragione per la quale la Gran Bretagna può desiderare il mantenimento del diritto di cattura della proprietà privata, è quello di evitare le invasioni straniere e ogni di-

minuzione nella sua supremazia marittima; tuttavia all' iniziarsi delle ostilità si potrebbe offrire all' avversario di devenire ad una convenzione, allo scopo di astenersi reciprocamente dalle catture marittime meno nei casi di blocco e di contrabbando (1).

9. — La prima e più importante obbiezione che può muoversi agli scrittori che sostengono il diritto di confiscare la proprietà privata nemica sul mare, è quella che la loro teoria trovasi in contraddizione col concetto stesso che i popoli civili hanno attualmente della guerra.

« *La guerra*, dice egregiamente il Fiore, *è un rapporto di diritto pubblico fra Stato e Stato*, che pone i cittadini delle parti belligeranti nella condizione di soffrire come cittadini dello Stato, ossia come membri dell'*universitas*, tutte le conseguenze che dalla guerra derivano, *ma che non li assoggetta a patire uti singuli le ostilità, come se essi fossero i nemici contro cui il belligerante, al loro Stato avverso, dovesse combattere* » (2). Se si ammettesse il principio che qualunque mezzo che valga, anche indirettamente, ad indebolire le forze e la vitalità dello Stato nemico può in guerra legittimamente impiegarsi, saremmo ancora ad uno stadio di barbarie come ormai non si riscontra se non fra le popolazioni selvaggie. Oggi invece, è massima generalmente accettata, che devono proscriversi tutti quei mezzi di offesa che non possano sortire un effetto determinato e immediato per i fini stessi che il belligerante può proporsi di raggiungere. Ora la cattura delle navi private e delle merci appartenenti a cittadini nemici, è veramente un mezzo atto a raggiungere al più presto la vittoria? Se ci si limitasse

(1) Westlake, *op. cit.*, p. 248-258.
(2) Fiore, *Trattato*, vol. III, p. 208, n. 1510.

all'osservazione superficiale che in questa guisa si aggrava la condizione dello Stato nemico il quale, per liberasi al più presto dai danni che per la guerra vanno sù esso accumulandosi, dovrebbe essere più facilmente proclive alla conclusione della pace, converrebbe rispondere affermativamente. Ma quando si consideri la questione con maggior attenzione e quando si ponga mente, secondo gl' insegnamenti della storia, che l'includelire di un belligerante sui privati cittadini ha quasi sempre avuto per conseguenza di spingere le popolazioni alla resistenza ad ogni costo, fa d'uopo certamente convenire come il diritto di preda ben poca influenza possa avere sull' esito della guerra. E se sarebbe vero, qualora questo venisse abolito o per lo meno ristretto nei dovuti limiti, che la proprietà privata durante le guerre marittime si troverebbe in una condizione più favorevole che nelle guerre terrestri, ciò non costituirebbe davvero un gran male ed avrebbe la propria giustificazione nelle differenze che corrono fra il mare, elemento di dominio universale, e la terra che può essere effettivamente e giuridicamente occupata dal belligerante. Ben poco valore ha pure la considerazione che le navi mercantili e i loro marinai possono diventare da un momento all'altro un potente ausiliario della marina militare. Se si dovesse confiscare tutto ciò che in *via potenziale* può diventare un aiuto pel belligerante avversario, bisognerebbe sequestrare tutte le ricchezze dei privati, che abitano un territorio occupato da un esercito vittorioso, poichè il patriottismo dei singoli cittadini potrebbe spingerli ad inviare soccorsi di danaro al proprio Stato implicato nella lotta. Sarebbe lecito persino imprigionare tutti gli uomini più o meno validi alle armi dello Stato avversario, i quali capitassero sotto mano, pel motivo che vi è la possibilità che da un momento all'altro essi cor-

rano ad arruolarsi come volontari sotto il vessillo della loro patria. Simili assurdi nessuno ha osato sostenere, eppure a conseguenze di questa natura si dovrebbe logicamente giungere, quando si ammettesse pel belligerante la facoltà di catturare tutto ciò che può eventualmente trasformarsi in strumento di guerra.

Che se poi il diritto di preda fosse esercitato soltanto come mezzo preventivo, per impedire l'accrescersi delle forze belligeranti nemiche, potrebbe spiegarsi il sequestro delle navi e l'arresto dell'equipaggio, ma non rimarrebbe in alcun modo giustificato il fatto della cattura delle merci nemiche, che, allorquando siano l'oggetto di un commercio pacifico, non possono servire, non solo direttamente ma nemmeno in via potenziale, ai fini della guerra.

Ai giorni nostri la marina militare ha acquistato grandissima importanza anche come ausilio per le operazioni belliche terrestri; è naturale quindi che uno Stato, che si trovi attaccato da forze avversarie, cerchi con ogni mezzo di distruggere i potenti mezzi di offesa navale di cui il nemico può disporre. Ben poca importanza ha quindi l'osservazione dell' Ortolan, che se fosse rispettata la proprietà privata, la marina da guerra non avrebbe alcun mezzo di nuocere al nemico, che tenesse ancorata al sicuro nei suoi porti la propria flotta. Infatti, se le navi da guerra di un dato Stato belligerante non usciranno al largo, i mezzi di offesa dell'avversario potranno tanto più facilmente impiegarsi. Se invece, come è più probabile, tali navi sentiranno la necessità di opporsi alle operazioni della marina militare del nemico, si andrà incontro precisamente a quelle battaglie navali, che il geniale scrittore francese crede destinate a sparire qualora si adotti, per la proprietà privata, un trattamento più conforme al diritto.

Quanto alle ragioni speciali che può avere l' Inghilterra per mantenere la sua supremazia sui mari, nessun giurista è così ingenuo da credere che si possa indurre questo Stato a rinunziarvi, mettendo in evidenza gli ideali al cui raggiungimento la scienza del diritto internazionale deve mirare. Non è però fuor di luogo, anche sotto l'aspetto della praticità, il compiere qualche considerazione per dimostrare che la Gran Bretagna, non solo non verrebbe meno alla sua supremazia marittima, ma potrebbe accrescerla anche in più alto grado, se accettasse il principio dell' inviolabilità della proprietà privata.

Se si voglia esaminare qualche dato statistico, si riscontrerà che, senza tener conto dei legni in costruzione, le navi da guerra che l' Inghilterra può mettere in mare in questo momento, costituiscono, così per numero che per potenzialità, un'armata navale veramente formidabile. Nello scorso anno 1895 la Gran Bretagna infatti possedeva 212 navi da guerra di costruzione recente, delle quali 92 corazzate o protette, più altre 235 navi costruite meno recentemente, comprese le navi per trasporti, avvisi e quelle di vecchio modello, infine 162 torpediniere di prima e seconda classe. In tutto 609 legni da guerra. Ma d'altra parte conviene tener presente che la marina mercantile britannica ha raggiunto uno sviluppo di gran lunga superiore. Alla fine del 1894 trovavansi iscritte fra le navi di commercio nel Regno Unito 12,646 navi a vela e 8,233 navi a vapore; nelle colonie poi le navi a vela sommavano a 12,180 e quelle a vapore a 3,122. Perciò la Gran Bretagna si trovava, alla fine del 1894, a possedere complessivamente 36,181 navi mercantili (1). Ora, per quanto la flotta inglese sia forte e

(1) Questi dati sono tratti dall'almanacco Gotha del 1896.

potente, basta esaminare queste cifre per comprendere immediatamente come le numerosissime navi mercantili non potrebbero trovare difesa sufficiente nelle navi da guerra, ciascuna delle quali dovrebbe, giusta un elementare calcolo aritmetico, pensare nientemeno che alla protezione di circa 60 navi mercantili. Questo calcolo è fatto supponendo che tutte le navi della marina militare potessero essere destinate alla difesa di quelle di commercio. Ma se si pensi che le vecchie navi non sarebbero esposte in alto mare, per tema che venissero catturate o distrutte dai nemici, che le maggiori corazzate e gran numero delle navi ausiliarie, come torpediniere, avvisi, trasporti ecc; verrebbero necessariamente impiegate in via esclusiva alle operazioni belliche o al servizio di guardacoste, che se venisse dichiarato il blocco ai porti di un paese nemico, per rendere questo effettivo, converrebbe impiegarvi buona parte della flotta, appare chiaro a che si ridurrebbe la protezione che le navi militari inglesi potrebbero accordare alla marina mercantile nazionale. In caso di guerra adunque la Gran Bretagna, appunto perchè possiede una marina mercantile molto numerosa e sviluppata, sarebbe soggetta a soffrire dalla caccia delle navi da guerra nemiche assai più degli altri Stati che possiedono minor numero di navi di commercio.

Se poi l'Inghilterra, fidando nelle sue inesauribili ricchezze, esponesse volentieri la propietà privata dei suoi cittadini ad esser catturata, unicamente allo scopo di conservarsi un potente mezzo di offesa contro gli Stati nemici, converrebbe osservare che l'esperienza delle ultime guerre ha dimostrato, come ben poco danno la marina militare riesca a cagionare al commercio dello Stato nemico (1). In-

(1) Nel 1870-71 la Francia non catturò che 75 navi germaniche, ciò che rappresentava un bottino di 6 milioni tenuto conto delle 18 navi che furo-

fatti coi mezzi di comunicazione telegrafici di cui può ora largamente disporsi, i capitani delle navi mercantili, che portano la bandiera di uno Stato che all'improvviso viene implicato nelle ostilità, possono prontamente essere avvertiti di ritornare tosto nei porti nazionali per non esporsi ai pericoli della cattura (1). Il commercio stesso dei cittadini degli Stati belligeranti non può ritenersi venga assolutamente interrotto dalla dichiarazione di guerra, poichè essi hanno modo di caricare le proprie merci su navi neutrali, rendendole così inviolabili, e possono poi servirsi dei vari mezzi di trasporto terrestre e fluviale per inviare, attraverso territori neutrali, quelle mercanzie che in mare potrebbero diventare oggetto di cattura. È vero ciò che osserva il Westlake che, allorquando venga posto il blocco ad una data costa, la necessità di rispettarlo sussiste tanto per le navi mercantili degli Stati belligeranti, quanto per quelle degli Stati neutrali. Ma appunto perchè, come vedremo a suo luogo, non sono validi che i blocchi mantenuti effettivamente da un numero sufficiente di navi, le coste di uno Stato non possono certamente esser bloccate per un'estensione sconfinata e perciò il danno che viene a soffrire il commercio dei privati per questa misura bellica è limitato. Si aggiunga che oggidì le guerre durano assai meno di un tempo; perciò è assolutamente impossibile, in

---

no restituite in seguito alla pace di Francfort (Despagnet, *op. cit.*, p. 649). Come si vede si trattò di un risultato ben esiguo, tenuto conto del fatto che la Francia, molto potente per mare, si trovava di fronte ad un avversario la cui marina militare era allora debolissima. Anche nel 1877-78 la Turchia, che sul mare era molto più forte della Russia, non riuscì a recare alla marina di commercio di questo Stato se non danni di poco conto. (Calvo, *op. cit.*, T. IV, p. 298).

(1) Si aggiunga che è ormai passato nella consuetudine degli Stati, allo scoppio di una guerra, di lasciare alle navi di commercio nemiche che si trovano in uno dei porti del belligerante, un certo tempo per poter tornare liberamente nei porti nazionali.

pochi mesi, di riuscire a dissanguare una nazione nemica unicamente perchè si è difficoltizzato il suo commercio per breve spazio di tempo.

Quando gli Stati, che hanno un' estesa marina mercantile, potessero non essere preoccupati dalla necessità di proteggerla, essi avrebbero modo di convergere tutte le forze della marina militare al compimento delle operazioni belliche e così chi ha la flotta più numerosa e potente potrebbe più facilmente raggiungere la vittoria. L'Inghilterra, per esempio, appunto per questo, riuscirebbe ad aumentare la propria supremazia sui mari, tanto più che, una volta che le navi private fossero generalmente rispettate, essa non avrebbe più la preoccupazione dei danni che soffrirebbero i suoi cittadini dall'interruzione del commercio esterno, il quale, a detta degli stessi scrittori inglesi, è necessario pel mantenimento della popolazione del Regno Unito. Sarebbe d' altra parte ben difficile riuscire a bloccare in modo effettivo tutte le coste della Gran Bretagna.

Sembrami di avere così sufficientemente dimostrato che l'adozione del principio dell'inviolabità della proprietà privata sul mare, rappresenterebbe non soltanto uno dei più importanti progressi che potesse compiersi nel campo del diritto internazionale, ma costituirebbe altresì una misura, la quale riuscirebbe reciprocamente agli Stati di sommo vantaggio ed utilità. È per questo che gli scrittori, in grande maggioranza, si son fatti propugnatori di una pratica internazionale che meglio corrisponda ai portati dell'attuale civiltà (1); è poi degno di nota che pure da parte

---

(1) Vedasi, oltre al MABLY sopra citato, GALIANI, *Dei doveri dei principi neutrali ecc.*, p. 429-438. — AZUNI, *Sistema universale dei principii del diritto marittimo dell'Europa*, vol. II, p. 238. — PINHEINO FERREIRA, nota al § 282 del *Précis du dr. des gens* di G. F. De Martens, p. 262. — ROCCO, *op. cit.*, P. II, C. 44, p. 430. — MANCINI, *Prolusioni*, p. 157. — VIDARI, *Del*

di un' eminente giurista inglese, come il Westlake, si ammetta come anche la Gran Bretagna potrebbe al principio di una guerra pattuire col proprio avversario di rispettare la proprietà privata sul mare meno nei casi di violazione di blòcco e di contrabbando.

È necessario tuttavia riconoscere che il principio dell' inviolabilità della proprietà privata durante le guerre marittime, non potrebbe essere accettato senza limitazioni e restrizioni. Queste vengono a sorgere non soltanto nei casi in cui può riscontrarsi una violazione dei doveri della neutralità, ma anche nell' ipotesi in cui sul mare il belligerante si trovi nella necessità di procurarsi le cose di cui abbisogna, come potrebbe fare sù un dato territorio a mezzo delle requisizioni.

Si suol designare, col nome di diritto di ***preenzione*** ***(droit de préemption, right of preemption)*** le facoltà che si attribuiscono frequentemente i belligeranti sulle navi neutrali

---

rispetto della proprietà privata, pag. 247; e dello stesso autore, ***Navires ennemis et marchandises ennemies.*** (*Revue de D. I.*, 1871. p. 276-277). — Fiore, *op. cit.*, vol. III, p. 204-217; e dello stesso autore, *Dr. int. codif.*, n. 1068. — Pierantoni, nella *Revue de D. I.*, 1875, p. 619 e seg. — Massé, *op. cit.*, T. I, n. 159. — Cauchy, *op. cit.*, T. II, p. 475-508. — De Boeck, *De la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi*, 1882, nn. 518, 583, 594-602. — Calvo, *op. cit.*, T. IV, p. 846, 848, 859. — Laveleye, *Du respect de la propriété privée sur mer en temps de guerre*, (*Revue de D. I.*, 1875, p. 598.) — Desjardins, *Traité de droit commercial maritime*, Paris, 1878, T. I, nn. 16, 20; e dello stesso autore, *Les derniers progrès du droit international*, nella *Revue des deux mondes*, 15 gennaio 1882, p. 828-854 e specialmente alle p. 853-854. — Bluntschli, *Dr. int. codifié.* Introduzione, p. 45; e dello stesso autore, *Du droit de butin en général et spécialement du droit de prise maritime.* (*Revue de D. I.*, 1877, p. 508 e seg). — Perels, *op. cit.*, pag. 222. — Geffcken, nel *Handbuch des Völkerrechts* del *Holtzendorff*, vol. IV, p. 598-601; e dello stesso autore, *La guerre maritime de l'avenir*, nella *Revue de D. I.*, 1888, p. 451 e seg. — Despagnet, *op. cit.*, p. 648-650. — Dudley-Field, *Prime linee di un codice internazionale*, trad. Pierantoni, art. 846. — F. De Martens, *op. cit.*, T. III, p. 276-279. — Si confrontino pure le risoluzioni dell'Istituto di diritto internazionale, sopra citate nella parte prima al n. 19, p. 75.

d'impossessarsi, pagandone il prezzo, degli oggetti i quali possono servire alla guerra senza esservi attualmente destinati, come sarebbero i viveri, il carbone ecc. Questa pratica, che alcuni scrittori hanno creduto di giustificare invocando la consuetudine e sostenendo che non porta alcun danno al commercio degli Stati che non prendono parte alle ostilità (1), deve essere generalmente riprovata come contraria ai diritti della neutralità, eccezion fatta soltanto per l'ipotesi di forza maggiore (2). Quando si tratta tuttavia di navi di commercio nemiche, l'esercizio di quel diritto deve, nei casi di reale bisogno, considerarsi giustificato, come si ritengono ammissibili nella guerra terrestre le contribuzioni e le requisizioni, a condizione però che si rilasci alla nave, che subì un tale atto di espropriazione, un documento (come sarebbe un processo verbale comprovante la natura e la quantità delle merci prese) col quale l'interessato possa far valere i propri diritti dinanzi il tribunale delle prede. Questo dovrebbe giudicare se realmente sussisteva o no il bisogno pel belligerante di procedere all'esercizio del diritto di *preenzione*. Nell'ipotesi affermativa, si dovrebbe giudicare essere il catturante tenuto a pagare all'espropriato il semplice valore delle merci confiscate, nell'ipotesi negativa, il catturante dovrebbe essere di più condanna-

---

(1) Phillimore, *op. cit.*, T. III, §§ 267-270. — Questo autore nota (§ 269) che nella pratica inglese si suol pagare, nell'esercizio del diritto di preenzione, il completo valore dell'oggetto espropriato, con un aumento del 10 per cento per indennità del profitto, del nolo, e dell'arresto della nave. — Il diritto di preenzione fu in qualche trattato stipulato espressamente; così in quelli conclusi nel 1794 e 1796 fra l'Inghilterra e gli Stati Uniti, nel trattato del 25 luglio 1808 fra l'Inghilterra e la Svezia.

(2) Ortolan, *op. cit.*, T. II, p. 222. — Gessner, *op. cit.*, p. 137 e seg. — Heffter, *op. cit.*, § 161. — Calvo, *op. cit.*, T. V, p. 74, § 2795. — Hautefeuille, *op. cit.*, T. II, p. 50-58. — Desjardins, *op. cit.*, T. I, § 23. — Perels, p. 280-281.

to a pagare anche i danni diretti e indiretti patiti dal proprietario delle merci di cui si tratta (1).

Altra restrizione al principio dell' inviolabilità della proprietà privata, potrà aversi in quelli atti di distruzione, che siano assolutamente necessari pel compimento delle operazioni belliche ; quindi potrà ritenersi lecito, come estremo mezzo di difesa, che un belligerante coli a fondo una nave di commercio nemica per ostruire ad es. l' ingresso di un porto, di un fiume ecc. Così dovrà ammettersi che il proprietario di una nave di commercio appartenente ad un dato Stato belligerante, sia tenuto a *cederla temporaneamente,* dietro il dovuto compenso, allo Stato nemico, quando quest'ultimo ne avesse assoluta necessità per servirsene, per es. come trasporto, come avviso ecc. (2).

Ad ogni modo questi casi speciali sarebbero da considerarsi come del tutto eccezionali e al principio generale dell' inviolabilità della proprietà privata, non si dovrebbe venir meno se non quando lo esigessero le necessità della guerra, escludendo in ogni ipotesi tutti quegli atti di cattura, che fossero compiuti al solo scopo di arricchirsi a spese del nemico.

10. — Fra le due opposte dottrine, l'una che propugna il

---

(1) Confr. De Boeck, *op. cit.*, nn. 730, 731. — Despagnet, *op. cit.*, p. 650-651. — Bonfils. *op. cit.*, p. 716-717.

(2) De Boeck, *op. cit.*, nn. 783 e seg. — Bluntschli, *Dir. int. codif.*, art. 795 *bis*, p. 444. — Bonfils, *op. cit.*, p. 717. — Despagnet, *op. cit.*, p. 651-652. Il Lorimer, *Principes de droit international*, trad., Nys, p. 221 e seg.; e nella *Revue de D. I.*, vol. VII, 1875, p. 261-263, sostiene come tesi generale che il diritto di cattura delle navi di commercio e delle merci appartenenti al nemico non dovrebbe esser proibito, ma a condizione di esercitarlo sotto forma di espropriazione, pagando al proprietario il valore della cosa confiscata. — Questa teoria, sebbene meno iniqua di quella che giustifica incondizionatamente ogni atto di preda della proprietà privata nemica, può confutarsi in buona parte con quelli stessi argomenti che furono da me sopra esposti.

rispetto della proprietà privata nemica, l'altra che si mostra favorevole al mantenimento della pratica attuale, ve n'ha una terza intermedia che costituisce, per dir così, un campo neutro sul quale si trovano talvolta d'accordo scrittori che in via principale sostengono opinioni opposte. Così tanto il Heffter quanto il De Boeck, favorevole il primo, contrario il secondo alla cattura della proprietà privata nemica, ritengono che il belligerante possa bensì devenire al sequestro delle navi di commercio nemiche, ma non già alla confisca delle medesime così da privare definitivamente del proprio diritto il primitivo proprietario (1). Si sostiene anzi da taluno che il solo e vero progresso realizzabile in questa materia, ad onta di tutte le difficoltà inerenti ad ogni riforma internazionale, sta precisamente nel venire ad un accordo in questo senso e non già nel propugnare l'inviolabilità assoluta della proprietà privata, aspirazione chimerica ed inaccettabile nella pratica, perchè non tien conto delle necessità della guerra (2).

Certo sarebbe già un gran passo innanzi il sostituire, nelle guerre marittime, il sequestro temporaneo alla confisca delle navi e merci nemiche. Ma la scienza del diritto internazionale può legittimamente aspirare a qualche cosa di più, senza per questo cadere in nulla di chimerico, come lo provano le dichiarazioni reciprocamente fatte e rispettate dagli Stati belligeranti nella guerra del 1866 e i trattati conclusi nel 1785 e nel 1871 dei quali si è prima fatto cenno (3). Quando si accettasse il principio generale dell' inviolabilità della proprietà privata, con le limitazioni e restrizioni delle quali ho parlato or ora, cadrebbero tutte

(1) Heffter, *op. cit.*, § 139. — De Boeck, *op. cit.*, §§ 727-738, 791-808.
(2) Confr. in questo senso Bonfils, *op. cit.*, p. 726-727, n. 1838.
(3) Vedasi al n. 2 della P. II, p. 89, 93-94.

le obbiezioni che potessero essere sollevate per sostenere che l'adozione di tale massima liberale sarebbe incompatibile con certe misure di difesa e di offesa che devono talvolta necessariamente prendersi durante il corso di una guerra.

11. — Dopo aver parlato delle varie dottrine dei giuristi, rimane a vedere in qual senso si pronunci l'opinione pubblica e in ispecie quella degli uomini politici, del ceto commerciale e degli ufficiali della marina militare.

Al rispetto della proprietà privata sul mare, si era mostrato favorevole anche il grande Napoleone; egli infatti lasciò scritto: « Il est à désirer qu'un temps vienne où les mêmes idées libérales s'étendent sur la guerre de terre et sur la guerre de mer et que les armées navales de deux puissances puissent se battre sans donner lieu à la confiscation des navires marchands » (1).

Nello stesso senso si espresse Lord Palmerston, in un discorso pronunciato alla Camera di commercio di Liverpool, il 10 novembre 1856 (2). Poteva dunque ritenersi che, allorquando, il 3 febbraio 1860, una deputazione di negozianti di Liverpool, di Bristol, di Manchester, di Hull, di Glocester ecc. si rivolsero a lui, allora segretario di Stato, affine d'indurlo a farsi promotore fra i vari Stati del principio dell' inviolabilità della proprietà privata sui mari, egli avrebbe accolto favorevolmente la domanda. Eppure Lord Palmerston, come ministro, sentì il bisogno di scon-

---

(1) *Mémoires de Napoléon*, T. III, Ch. 6, § 1, p. 801.

(2) « Non posso a meno di sperare, disse l' illustre statista inglese, che i temperamenti accettati prima dell'ultima guerra, praticati durante il suo corso e ratificati poi con promesse formali, potranno essere estesi anche più largamente e che nel corso dei tempi i principî applicati alla guerra terrestre potranno esserlo pure alla guerra marittima, così che le proprietà private non siano mai più oggetto di aggressione da parte dei belligeranti. . . . . ».

fessare quanto aveva prima sostenuto come uomo privato, concludendo che se si rinunciasse al diritto catturare le navi mercantili nemiche, si porterebbe un colpo fatale alla supremazia dell' Inghilterra sui mari. Ad onta di ciò l'Hossfall, l'11 marzo 1862, presentò una mozione alla Camera dei comuni per ottenere l'abolizione del diritto di cattura. Tale proposta, quantunque sostenuta dal Cobden (che già nel 1856 aveva espresso le stesse idee in una lettera diretta alla Camera di commercio di Manchester) fu combattuta nuovamente da Lord Palmerston, che indusse il proponente a ritirare la sua mozione. Proposta analoga venne presentata al Parlamento inglese il 2 marzo 1866 e il 3 marzo 1877, ma il governo britannico si mostrò sempre contrario all'adozione del principio liberale invocato (1).

In Germania, è specialmente degna di essere ricordata un' assemblea di 300 negozianti riuniti a Brema il 2 dicembre 1859, che formulò una protesta, nella quale si concludeva che : « L'opinione pubblica reclama imperiosamente che l' inviolabilità delle persone e della proprietà sia estesa, in tempo di guerra marittima, ai cittadini degli Stati belligeranti ovunque le operazioni non siano a ciò di assoluto ostacolo ». Si pregava inoltre il Senato della città libera di Brema di farsi promotore di tale principio e di compiere le pratiche necessarie per farlo ammettere universalmente. A questa proposta aderirono, non solo le camere di commercio di gran numero di città germaniche, ma anche quelle di Bordeaux, di Marsiglia e di molte città britanniche.

(1) CAUCHY, *op. cit.*, T. II, p. 498. — FIORE, *op. cit.*, vol. III, p. 202, 203, e p. 213-216. — VIDARI, *Del rispetto della proprietà privata ecc.*, p. 206-207, 212. — BONFILS, *op. cit.*, p. 710. — I delegati delle camere di commercio inglesi riuniti a Londra nei giorni 20-22 febbraio 1866, rinnovarono il voto per ottenere l' inviolabilità della proprietà privata sul mare.

La camera dei deputati prussiana nel 1860 accolse favorevolmente una proposta fatta nello stesso senso; e più tardi la dieta della Confederazione germanica del Nord, il 18 aprile 1868, ad iniziativa del dott. Aegidi, parimente deliberava (all'unanimità meno un voto) d' invitare il cancelliere federale e negoziare con gli Stati stranieri, per ottenere il rispetto della proprietà privata anche durante le guerre marittime (1). Allo stesso fine mirava, come abbiamo già notato, la mozione presentata al Parlamento francese dal Garnier-Pagès il 9 luglio 1870 (2) e tale riforma del diritto di guerra marittimo, fu pure reclamata dalla camera di commercio di Amsterdam il 27 gennaio 1871 (3) e dal congresso di diritto marittimo riunito a Napoli il 30 giugno dello stesso anno (4). Se a ciò si aggiunga che queste medesime idee poterono essere accolte da qualche alto ufficiale della marina militare di uno Stato, che può rivaleggiare con la stessa Inghilterra nel pretendere un certo grado di supremazia sui mari (5), si potrebbe senz'altro essere indotti a concludere che l'opinione pubblica è assolutamente favorevole all'abolizione delle catture.

Tuttavia, in opposizione a questa corrente liberale che

---

(1) Bluntschli, *Dr. int. codif.*, all'art. 665, p. 373-375; e nella *Revue de D. I.*, 1877, p. 553, 555. — Calvo, *op. cit.*, T. IV, p. 338-339 e p. 352-355- Perels, *op. cit.*, pag. 221. — Gessner, *De la réforme du droit maritime.* (*Revue de D. I.*, 1875, p. 238, 239).

(2) Vedasi al n. 2, P. II, p. 94.

(3) Bonfils, *op. cit.*, p. 711.

(4) Confr. il testo del voto emesso dal congresso, relativamente alla proprietà privata durante le guerre marittime, in Fiore, *op. cit.*, vol. III, pag. 213.

(5) Vedasi l'articolo pubblicato dal Bourgois, vice ammiraglio e consigliere di Stato in Francia, sotto il titolo « *Les torpilles et le droit des gens* », nella *Nouvelle Revue* dell'aprile 1886, p. 494-509; e specialmente alla p. 506. — Vedasi pure un altro articolo dello stesso Bourgois, intitolato « *La guerre de course, la grande guerre et les torpilles* », nella *Nouvelle Revue*, luglio 1881, p. 494-525.

mira al raggiungimento dei più elevati ideali, ne sta un'altra, mossa forse da quel senso di gelosia e di mutua diffidenza, che corre fra Stato e Stato, e che contribuisce al continuo accrescersi degli armamenti terrestri e navali dai quali resta assorbita tanta parte delle forze vitali delle popolazioni.

Se al Parlamento inglese non mancarono le proposte di chi voleva completare la riforma del diritto marittimo di guerra, meglio di quanto si fosse fatto nel 1856, d'altro canto ci fu chi ripetutamente sostenne che la dichiarazione di Parigi riusciva pregiudicevole all'Inghilterra chiedendone perciò l'abrogazione. Così il 21 aprile 1871 il Bentinck presentò alla Camera dei comuni una mozione, affinchè venisse ristabilita la corsa e il diritto di visita potesse avere completamente il suo effetto, in modo che fosse sempre lecito di catturare in alto mare le proprietà nemiche, anche a bordo di navi neutrali. Fra le considerazioni poste innanzi dall'oratore, stava quella che conveniva distinguere tra il trattato di pace del 1856 e la dichiarazione di Parigi, che non ne costituisce parte integrante poichè tratta di argomenti estranei al congresso; e se l'Inghilterra era legata al trattato stipulato, non poteva esserlo alla dichiarazione che contiene principî esposti soltanto sotto forma di voto. Il governo, nella persona del Gladstone, si oppose all'accoglimento di simile domanda (1). Nuovamente il 13 aprile 1875 il deputato Baillie Cochrane presentò una proposta analoga, sostenendo che il Governo avrebbe dovuto cogliere l'occasione della conferenza riunita a Bruxelles per ritirare la propria adesione ai principî accettati nel 1856. Dopo vivace discussione la mozione fu respinta con 261 voti contro 36 (2). Altre pro-

(1) Calvo, *op. cit.*, T. IV, p. 357-358.
(2) *Annuaire de législation étr.*, 1876, p. 7.

poste nello stesso senso e con ugual risultato furono pure fatte al Parlamento inglese il 17 luglio 1876 e il 3 marzo 1877 (1).

Pel ristabilimento della corsa e per l'abolizione della dichiarazione di Parigi, si trovarono recentemente fautori anche in Russia (2).

Persino in Francia, il paese che fino a poco fà era considerato fra quelli che più degli altri avrebbero potuto contribuire a tradurre in atto quei miglioramenti del diritto marittimo di guerra che la scienza propugna, si è manifestata recentemente una corrente, se non in favore della corsa, indirizzata tuttavia a dare al sistema delle catture della proprietà nemica, per opera della marina guerra, ogni maggiore estensione e sviluppo. Così in un articolo intitolato « *La torpille et le droit des gens* » apparso nella *Nouvelle Revue* e firmato da « Un ancien officier de marine » (3), che pare sia l'ammiraglio Aube, si sostiene come la Francia non possa far fronte sul mare all'Inghilterra se non confiscando le proprietà private britanniche. « L'Angleterre, vi si dice, n'est accessible que « par ses richesses; la prise ou la destruction des navires « de commerce anglais, est notre seule arme contre cette « puissance..... Les intérêts anglais ne s'embarquent ni « sur les cuirassés, ni sur les torpilleurs, ils sont sur les « navires, depuis le moindre caboteur jusqu'au splendide « paquebot (4). » L'Italia e gli Stati Uniti, continua lo scrittore, possono a loro piacere accettare qualsiasi convenzione reciproca, perchè i loro interessi non verranno

(1) Desjardins, *Les derniers progrès du dr. des gens. (Revue des deux mondes*, 15 gennaio 1882, p. 347); e *Traité de dr. comm. marit.*, T. I, p. 87.

(2) F. De Martens, *op. cit.*, T. III, p. 279-280.

(3) *Nouvelle Revue*, giugno 1886, p. 474-495.

(4) L. c., p. 481.

mai ad urtarsi direttamente, ma gli Stati che hanno in Europa una frontiera comune non si trovano nelle stesse condizioni. Anche se l'Inghilterra rispettasse la proprietà privata, bisognerebbe che in Francia ci fosse un governo ben insensato per pensare a fare altrettanto. E se l'Istituto di diritto internazionale ha proposto che la proprietà privata sia inviolabile sotto bandiera, non solo neutrale, ma anche nemica, ciò costituisce addirittura una mistificazione (« cela rentrait dans le domaine de la mistification »). In fine si conclude che: « Dans la guerre il n'y a « jamais eu et il n'y aura jamais ni droit des gens, ni con« ventions internationales ; il n'y a que la force » (1).

Non è quì il momento di fare confutazioni, dovendo semplicemente ora esaminare quale sia lo stato della pubblica opinione, circa l'argomento nostro. In ogni caso, il modo con cui questo ufficiale di marina apprezza i lavori dell' Istituto e la nozione ch' egli ha del diritto internazionale, rappresentano la migliore confutazione della sua stessa tesi (2). Egli però, fra gli ufficiali dell' armata francese, non è il solo che la pensino così, poichè la cattura delle navi di commercio nemiche continua ad essere in

---

(1) Pag. 486, 491, 494.

(2) Può aggiungersi di più, come si è già fatto per l' Inghilterra, che, dal raffronto del numero delle navi di commercio che la Francia possiede con quello delle sue navi da guerra, risulta che questo Stato non potrebbe sufficientemente proteggere le navi della propria marina mercantile, quando esso fosse implicato in una guerra durante la quale la proprietà nemica continuasse ad essere generalmente suscettibile di cattura. Infatti il 1° gennaio 1895 la Francia possedeva 15,528 navi di commercio, delle quali 14,332 a vela e 1,196 a vapore. D'altro canto enumerava nel 1895 complessivamente 448 navi da guerra comprendendovi gli avvisi, i trasporti, le semplici cannoniere e 222 torpediniere, mentre non possedeva che 43 corazzate e 50 incrociatori. Si tratta innegabilmente di una forte flotta, ma è sempre poco per poter difendere 15,528 legni di commercio.

Francia considerata come uno dei principali compiti della marina militare. Perciò si stanno studiando i mezzi per meglio organizzare sul mare la guerra contro la proprietà privata, per facilitare alle navi a ciò impiegate il modo di rifornirsi e per rendere la loro caccia sempre più proficua (1). Si è giunti persino a sostenere che la guerra di squadra dovrà necessariamente nei tempi avvenire essere sostituita dalla guerra di corsa; e poichè questa diventerà così il principale compito della marina militare, bisognerà pensare a costruire speciali incrociatori tali da riuscire veramente adatti allo scopo a cui saranno destinati e da poter agire da soli e bastare a sè stessi anche dal lato della difesa e dell'offesa (2).

Dopo quanto si è detto fin quì, non potrà più affermarsi che la politica del governo inglese costituisce il solo ostacolo ad ottenere che alla proprietà privata, durante le guerre marittime, venga fatto un trattamento meglio conforme al diritto.

Del resto non soltanto in alcuni Stati d'Europa, ma anche in vari Stati dell'America centrale e meridionale, gli ufficiali della marina da guerra si mostrano favorevoli al mantenimento del diritto di cattura. Infatti il congresso militare tenuto a Madrid nel 1892, al quale parteciparono numerosi rappresentanti dell'esercito e dell'armata della Spagna, del Portogallo e di vari Stati americani dei quali si è già fatta menzione (3), nel formulare un nuovo progetto di codificazione delle leggi della guerra, proponeva:

---

(1) Vedasi nella *Revue des deux mondes* del 15 giugno 1895, p. 777-805, un articolo non firmato che ha per titolo *Croiseurs et éclaireurs*.

(2) Gabriel Charmes, *La réforme maritime, la guerre maritime et l'organisation des forces navales*. (*Revue des deux mondes*, del 1° marzo 1885, p. 188, 155-156).

(3) Vedasi al n. 4 della P. I, p. 14 nota 2.

(Art. 6) « ***La nave mercantile nemica e il suo carico sono sempre suscettibili di preda,*** ma la mercanzia lecita neutrale sarà dichiarata libera » (1).

Non v'ha dubbio che la missione degli ufficiali della marina militare dei vari Stati diventerebbe assai più elevata, se essi fossero destinati soltanto al compimento di operazioni belliche e non venissero più incaricati di un ufficio che li fa rassomigliare agli antichi corsari. È quindi per me incomprensibile come essi, lungi dal contribuire a che venga per sempre abbandonata la pratica fino ad ora generalmente seguita nelle guerre marittime, si associno a coloro che sostengono i principî più reazionarî. Comunque sia, a me in questo momento non rimane che a constatare la tendenza che, circa il diritto di preda, si manifesta in molti paesi anche in chi è destinato a comandare le forze navali dello Stato.

12. — Risulta da questa indagine che, alle divergenze che si ritrovano fra le varie teorie dei giuristi, circa il trattamento a cui deve assoggettarsi la proprietà privata durante le guerre marittime, fanno riscontro analoghe divergenze nella pubblica opinione. Ciò posto, non mi pare molto attendibile la previsione di quelli scrittori (2), i quali credono che i principî affermati nella dichiarazione di Parigi del

---

(1) Confr. Lehr, *Un nouveau projet de codification des lois de la guerre.* (*Revue de D. I.*, 1898, p. 335-336.)

(2) Vedasi Bluntschli, *op. cit.*, Introduzione, p. 45. — Desjardins, *op. cit.*, nella *Revue des deux mondes*, del 15 gennaio 1882, p. 353-354. — Vidari, *Del rispetto della proprietà ecc.*, p. 224. — Quest' ultimo autore scriveva (l. c.) nel 1867: « Dopo gli esempi del Trattato di Zurigo e del decreto del 7 marzo 1865, chi può dubitare che qualora la Francia si trovasse in istato di guerra non si intenderebbe con l' altro belligerante per l'adozione di quel principio? (Quello del rispetto della proprietà privata) » — Nel 1867 la speranza del Vidari poteva apparire legittima; eppure a soli tre anni di distanza la Francia doveva col fatto incaricarsi di smentire simile previsione.

1856 potranno tra breve venire completati con l'attuazione della riforma liberale da essi invocata. Son ben lontano tuttavia dell'aderire all'opinione di chi ritiene che non soltanto la pratica attuale dovrà durare ancora per lunghissimo tempo (1), ma che la caccia alla proprietà privata nemica diventerà il principale obbiettivo delle guerre marittime dell'avvenire (2).

Certo che l'abolizione della corsa e il rispetto della proprietà privata, rappresentano due cose essenzialmente connesse e correlative (3) ed è perciò illogico accettare l'una e respingere l'altra. Ma poichè un malinteso concetto sui mezzi atti a raggiungere la vittoria, induce ancora un certo numero di Stati a considerare il diritto di preda come una potente arma di guerra, mi sembrerebbe azzardato il pronosticare che tale diritto sarà destinato a sparire tra brevissimo corso d'anni. Se l'Inghilterra fosse rimasta sola a pretenderne la conservazione, si potrebbe ritenere che quello stesso orgoglio nazionale che induce questo Stato a voler mantenere una certa supremazia su ogni paese marittimo, l'indurrebbe a rinunziare ad un mezzo di offesa che facesse considerare le nazioni che vi ricorrono come meno civili delle altre. Siccome però anche in altri Stati, come la Francia (che sul mare mirò sempre a rivaleggiare con la Gran Bretagna) si hanno le stesse aspirazioni, non credo si potrà prossimamente devenire ad un generale accordo per abolire il diritto di preda.

---

(1) Bonfils, *op. cit.*, p. 727.

(2) Charmes, *op. cit.*, (*Revue des deux mondes*, 1° marzo 1885, p. 188 e seg).

(3) Confr. Cauchy, *op. cit.*, T. II, p. 472-475. — Fiore, *op. cit.*, vol. III, p. 211-213. — Henri Brocher, *Les principes naturels du droit de la guerre. Revue de D. I.*, 1873, p. 344-345).

Solo quando avesse avuto luogo una guerra fra due potenti Stati marittimi e che ciascuno dei due avesse di fatto riconosciuto che i danni patiti dai propri connazionali, non sono certamente proporzionati all'efficacia esigua che il diritto di cattura può avere sull'esito finale della lotta, ci potrebbe essere probabilità che i governi di tutti i paesi civili convenissero di bandire per sempre quel mezzo di guerra, che in un periodo di civiltà è da reputarsi come un vero anacronismo. Il rispetto della proprietà privata forse potrebbe anche più facilmente raggiungersi, nell'ipotesi che una potenza europea, provveduta di numerosa marina mercantile, venisse a trovarsi in condizione di ostilità con gli Stati Uniti d'America (1). Poichè questa repubblica americana ha dichiarato di non rinunciare alla corsa, se non a condizione che sia nello stesso tempo rispettata la proprietà privata, la potenza europea implicata nella lotta, sarebbe forse indotta a piegarsi alle pretese degli Stati Uniti, da un lato, per non far risorgere le vergogne di una guerra di corsari, dall'altro allo scopo interessato di evitare ai propri connazionali ingenti danni.

Finchè gli Stati continueranno a rimaner fedeli alla

---

(1) L'avvenimento di una guerra fra gli Stati Uniti e una grande potenza europea pareva stesse per verificarsi alla fine dello scorso anno 1895, quando la maggiore delle repubbliche americane, invocando la dottrina di Monroe, pretese d'ingerirsi nella controversia pendente fra la Gran Bretagna e la Venezuela, relativamente ad alcuni territori posti fra questo Stato e la Guiana inglese, sui quali ciascuna delle parti si attribuisce un diritto di sovranità. Fortunamente il contegno calmo e fermo dell'Inghilterra valse a frenare l'arroganza americana e il pericolo di una guerra fu pel momento scongiurato. — Sulla controversia anglo-venezuelese e sull'intervento degli Stati Uniti; vedasi Catellani, *La questione della Venezuela e la dottrina di Monroe* (*Nuova Antologia*, 1° febbraio 1895, p. 445-466). — De Pressensé, *La doctrine de Monroe et le conflit anglo-américain* (*Revue des deux mondes*, 15 gennaio 1896, pag. 417-436). — Desjardins, *La doctrine de Monroe* (*Revue Générale de D. I. P.*, 1896, p. 137-165).

pratica attuale e a considerare in ogni ipotesi la confisca della proprietà privata nemica, come un legittimo mezzo di guerra marittima, difficilmente, sembrami, potrà attuarsi la progettata trasformazione dei tribunali delle prede da nazionali in internazionali. A questa importante riforma, è naturale non possano aderire quegli Stati, che aspirino a mantenere il diritto di preda per aver modo di arricchirsi a spese del nemico. Deferire il giudizio sulle prede ad una giurisdizione internazionale, equivarrebbe infatti a rinunciare *a priori* a buona parte di quei benefizi che dalle catture possono ritrarsi, finchè il decidere sulla validità delle medesime spetta a magistrati nazionali tenuti ad applicare le leggi e i regolamenti emanati dallo Stato catturante nel proprio interesse. Se invece si aspira a conservare il diritto di preda nei soli limiti necessari per far osservare e rispettare i doveri della neutralità e certe misure di guerra legittimamente prese dal belligerante, allora lo lo Stato interessato non può più avere il sospetto di venire ingiustamente danneggiato, se il giudizio venga compiuto, piuttosto che da una magistratura nazionale, da un collegio internazionale, che presenti tutte le garanzie della più assoluta imparzialità.

Premesso ciò, non può ritenersi probabile che i tribunali delle prede, quando fossero costituiti con un ordinamento internazionale, avrebbero occasione di occuparsi di quelle intricate questioni che sussistono allorchè il diritto di confisca si fa dipendere principalmente dal carattere nemico o neutrale della nave o delle merci sequestrate. Infatti, accettato il principio generale dell'inviolabilità della proprietà privata, nessuna importanza potrebbe avere a questo proposito la cittadinanza o il domicilio del proprietario. Tuttavia se, come è proposto da alcuni, gli Stati convenis-

sero di sostituire al diritto di confisca degli oggetti appartenenti ai cittadini nemici, quello del sequestro temporaneo, potrebbe rimanere anche per un tribunale internazionale la necessità di risolvere in via preliminare le questioni attinenti al carattere ostile o neutrale delle navi e dei carichi. Se infatti la cosa catturata appartenesse ad un cittadino nemico, quando questa alla fine della guerra non potesse essere restituita in natura, sarebbe giusto che il proprietario non avesse titolo a pretendere nulla più del valore reale che l'oggetto aveva al momento del sequestro. Se invece la merce sequestrata apparteneva ad un neutrale, sarebbe equo che questi, (dovendo la sua proprietà essere assolutamente inviolabile) potesse pretendere di essere rimborsato di tutti i danni che ha anche indirettamente subito per effetto dell' ingiusto atto di sequestro.

Ad ogni modo, a mio giudizio, la semplice sostituzione del diritto di sequestro a quello di confisca, non rappresenterebbe pel diritto internazionale uno stadio sufficientemente elevato di progresso, tale da rendere agevole pei tribunali delle prede il raggiungimento di un'organizzazione internazionale.

Mentre avremo campo di vedere nei seguenti capitoli, che l'accordo che potesse effettuarsi fra tutti gli Stati civili, allo scopo di rinunciare durante le guerre marittime a catturare la proprietà privata nemica, unicamente perchè tale, non farebbe venir meno l'opportunità di una giurisdizione internazionale per decidere, in modo veramente equo e giusto, le controversie che venissero a sorgere intorno ai rimanenti casi in cui può esercitarsi il diritto di preda.

CAPITOLO SECONDO

Prede compiute in acque territoriali di uno Stato neutrale.

13. Nullità delle prede effettuate nelle acque territoriali di uno Stato neutrale e questioni attinenti al relativo giudizio. — 14. Opinioni degli scrittori circa i limiti del mare territoriale. — 15. Diversità di criterî seguiti, rispetto alla misura delle acque territoriali, nel diritto positivo dei vari Stati. — 16. Quali debbano essere i limiti del mare territoriale, per ciò che si riferisce ai diritti degli Stati neutrali. — 17. Se debba considerarsi nulla la preda effettuata nelle acque territoriali di uno Stato neutrale, anche quando l'azione della cattura fosse stata iniziata in alto mare. — 18. Se una preda effettuata in acque territoriali neutrali debba dichiararsi illegale, indipendentemente dal reclamo dello Stato la cui zona litorale venne violata. — 19. Opportunità dell'esistenza di una giurisdizione internazionale, per risolvere le controversie relative alle prede compiute nel mare territoriale, anche per l'ipotesi che gli Stati fossero devenuti ad un accordo sulla delimitazione di tale zona marittima.

13. — Quantunque il mare sia un elemento di dominio universale, fu sempre riconosciuto che gli Stati possono esercitare alcuni diritti di sovranità in quella zona delle acque che bagnano la costa, che chiamasi comunemente *mare territoriale* e che più esattamente forse potrebbe denominarsi *mare litorale* (1).

La ragione principale per la quale lo Stato può estendere la propria sovranità sul mare fino ad una data distanza dal lido, sta nel diritto ch'esso ha di provvedere alla

(1) L'Engelhardt (*Quelques considérations sur le régime des eaux maritimes. — Revue de D. I.*, 1894, p. 209-213), trova del tutto inesatte le denominazioni di *mare territoriale* o *acque territoriali*. Io stimo tuttavia opportuno di adottarle egualmente, poichè sono passate nell' uso comune.

propria difesa e sicurezza (1). È per questo che le acque territoriali di uno Stato neutrale non possono in alcun caso diventare il teatro di una lotta fra le forze di due belligeranti; per conseguenza fu universalmente ammesso, tanto dai giuristi (2), quanto dal diritto positivo (3) che le cat-

(1) La nozione di mare territoriale ha molta importanza anche per determinare quali siano i limiti di applicabilità delle leggi civili e penali di uno Stato, così pure per ciò che si riferisce alla giurisdizione, alla pesca, ai provvedimenti doganali, alla polizia sanitaria.

(2) Potrei moltiplicare a questo proposito le citazioni; mi limito ad accennare al BYNKERSHOEK, *Quaestiones juris publicis*, L. I, C. VIII; e all'HÜBNER, il quale (*op. cit.*, T. I, C. I, § 7) dice: « Il est constant que l'on peut avec justice ravager, piller et endommager les terres de son ennemi et enlever ou détruire ses biens et tout ce qui lui appartient, pourvu cependant que ces actes d'hostilités ne se fassent pas dans les lieux qui soient sous la domination d'une puissance neutre ». Questo autore poi, parlando della libertà del commercio (C. III, § 5, p. 57), aggiunge che egli intende parlare del mare libero e non di quel mare che bagna le coste, poichè *è costante* che queste parti del mare appartengono come accessorio a chi è il sovrano del paese.

(3) Art. 251 del codice italiano per la marina mercantile e art. 4 delle istruzioni agli ufficiali della marina del 20 giugno 1866; regolamento prussiano del 20 giugno 1864, § 9; regolamento danese del 16 febbraio 1864, § 8; ordinanza austriaca del 8 marzo 1864, § 3; istruzioni francesi del 25 luglio 1870, § 4; regolamento russo del 1869, §§ 20, 21; dichiarazione di neutralità emanata dall' Inghilterra il 9 agosto 1870, art. 14 (*Annuaire*, 1872, p. 51); dichiarazione di neutralità emanata dal Portogallo il 14 giugno 1877 (*Annuaire*, 1878, p. 478-79) ecc. — Anche nei secoli scorsi in molti trattati erasi espressamente pattuito che nelle acque territoriali neutrali non si potesse compiere alcuna preda. Vedasi vari esempi di tali convenzioni in PISTOYE et DUVERDY, *op. cit.*, T. I, p. 97. — Il diritto di preda può però legittimamente esercitarsi nei limiti del mare territoriale degli Stati belligeranti. (confr. ESPERSON, *op. cit.*, vol. II, P. II, n. 76.) — A questa regola fa eccezione la convenzione di Costantinopoli del 1888 relativa al Canale di Suez, la quale, pure permettendo il passaggio per questo canale anche alle navi della marina militare degli Stati che si trovano in condizione di guerra, proibisce che vi si compia alcun atto di ostilità, anche se la Turchia fosse uno dei belligeranti. — Vedasi ASSER, *Le canal de Suez et la convention de Constantinople*. (*Revue de D. I.*, 1888, pag. 529 e seg.). Confr. pure CALVO, *op. cit.*, T. VI, *Supplément général*, p. 12, 557-62. — Anche a norma degli art. 25 e 33 dell'Atto generale della conferenza di Berlino del 1885 la navigazione e il commercio sui fiumi Congo e Niger rimangono liberi per tutte le nazioni non solo neutrali, ma anche belligeranti, fatta eccezione per ciò che concerne il trasporto di oggetti destinati ad una delle parti com-

ture effettuate nei limiti del mare litorale di uno Stato che non prende parte alle ostilità, non sono da ritenersi valide.

Potrebbe da ciò dedursi che il compito dei tribunali delle prede, nel pronunciare a questo titolo la nullità di una cattura, si riduce sempre ad un semplice apprezzamento di fatto, circa il luogo in cui si è verificato il sequestro. Senonchè, accanto all'apprezzamento di fatto, occorre talvolta, anche per l'ipotesi che ora esaminiamo, un apprezzamento di diritto: anzi tutto per determinare quale debba veramente considerarsi mare territoriale; poi per decidere se siano colpite da nullità anche quelle catture che siano il frutto di un'operazione di guerra iniziata in alto mare e finita nelle acque territoriali di uno Stato neutrale, pel solo effetto della fuga della nave oggetto di preda; finalmente per risolvere la questione processuale se la nullità possa essere pronunciata d'ufficio o sull'istanza della persona privata danneggiata, o se sia necessario che lo Stato neutrale, la cui zona marittima litorale venne violata, presenti formale reclamo.

14. — Man mano che, coi progressi del diritto internazionale, andarono scomparendo le ingiustificate pretese di quegli Stati che si arrogavano un diritto di dominio su tutta l'estensione di determinati mari (1) si sentì sempre

---

battenti e considerati, in virtù del diritto delle genti, come contrabbando di guerra (vedasi il testo degli articoli ora citati in Palma, *Trattati e convenzioni*, vol. III, P. I, p. 279, 281). — Sull'interpretazione dell'art. 33 relativo alla navigazione del Niger, in quanto si riferisce segnatamente al diritto di preda, confr. Pillet, *La liberté de navigation du Niger d'après le traité de Berlin* du 26 février 1885 (*Revue Générale de D. I. P.*, 1896, p. 207-208).

(1) Per le pretese che gli inglesi vantavano sui mari circostanti alle isole britanniche fino alle coste appartenenti a Stati stranieri e per quelle dei veneziani sull'Adriatico, confr. Vattel, *Droit des gens*, L. I, C. XXIII, § 289. — Quanto ai limiti fino ai quali i re di Norvegia e di Danimarca pretendevano fino al secolo XVII di esercitare la loro sovranità marittima, vedi Aubert, *La mer territoriale de la Norvège*. (*Revue Générale de*

più la necessità di fissare i limiti entro i quali chi impera in un dato territorio può esercitare i propri diritti di sovranità sulle acque che bagnano il lido.

I criteri per fissare tali limiti, furono spesso molto disformi. Alcuni, come il Valin, ritennero che il mare territoriale si estendesse fin dove la sonda cessa di toccare il fondo (1). Altri invece pensarono a stabilire una misura fissa; così, secondo il Bodin, il dominio del principe giungeva fino a trenta leghe dalla costa (2) e secondo il Casaregis fino ad una distanza di cento miglia (3). Appare manifesto che se il criterio della profondità è poco pratico ed oltre modo variabile, date le diversità che si riscontrano nel livello delle acque lungo le coste dei vari paesi, non può nemmeno accettarsi quello adottato da questi ultimi scrittori, perchè dà ai diritti di sovranità sul mare un'estensione eccessiva ed ingiustificata. Evidentemente arbitraria ed impraticabile è pure la misura proposta dal Rayneval, che vorrebbe stabilire come limite estremo l'orizzonte che si può vedere dal lido (4); infatti la scelta del criterio

---

D. I. P., 1894, p. 480-81). — Circa i diritti che vantavano sui mari i genovesi, i portoghesi, gli spagnoli ecc., vedasi F. De Martens, *Traité de dr. int.*, T. I. p. 493.

(1) Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine*, L. V, Tit. I.

(2) Bodin, *De Republica*, L. I, C. X.

(3) Casaregis, *Discursus legales de commercio*, disc. 136, n. 1. — Recentemente anche il Kent (*Commentaries on american law*, T. I, p. 31-32) sostenne che il governo degli Stati Uniti d'America potrebbe pretendere di esercitare sui mari che bagnano le sue coste, la propria sovranità ad una distanza superiore alla portata delle artiglierie, ciò segnatamente in quanto concerne i diritti di neutralità.

(4) Rayneval, *Institutions du droit de la nature et des gens*, 1851, C. IX, § 10. — Il criterio dell'orizzonte in vista ha ora trovato nuovamente un sostenitore nel Godey, il quale in un articolo pubblicato nella *Revue Générale de D. I. P.*, propone che, come limite del mare territoriale si stabilisca (in seguito ad un certo numero di esperienze) una distanza corrispondente alla portata media della vista umana. Il risultato sarebbe di fissare tale limite presso a poco in ragione di 6 miglia marine, cioè

della potenzialità visuale non ha per fondamento alcuna ragione veramente giuridica, e tale potenzialità poi varia in modo notevolissimo a seconda degli individui, dei luoghi, delle condizioni atmosferiche. Più razionale è il sistema che attribuisce allo Stato sulle acque litorali un dominio che corrisponda per estensione al raggio entro il quale esso può di fatto dalla terra ferma esercitare la propria forza. Questa dottrina, già proclamata dal Grozio (1) e dal Bynkershoek (2), che si esprime col famoso adagio: « *terrae potestas finitur ubi finitur armorum vis* », è oggi seguita da gran numero di giuristi di tutti i paesi (3). Essa si giustifica giuridicamente con la considerazione che un diritto di dominio non può essere esercitato fuori dei limiti entro i quali c'è la possibilità fisica di compiere atti di possesso. Si deve tuttavia riconoscere che così non ci si attiene ad una mi-

---

11 chilometri circa. — GODBY, *Les limites de la mer territoriale* (*Revue Générale de D. I. P.*, 1896, p. 229-232. — A questa proposta possono muoversi le stesse obbiezioni che si fanno, per ciò che concerne i diritti dei neutrali, a chi propugna che il mare territoriale sia determinato con una misura chilometrica fissa, sempre uguale, senza tener conto della maggiore estensione che va gradualmente prendendo la portata delle artiglierie.

(1) GROTIUS, *De jure belli*, L. II, C. III, § 13: « Videtur autem, dice questo autore, imperium in maris portionem eadem ratione acquiri qua imperia alia . . . . . . Ratione territorii quatenus ex terra cogi possunt qui in proxima maris parte versantur nec minus quam si ipsa terra reperirentur ».

(2) « Quare omnino videtur rectius, eo potestate terrae extendi, quousque *tormenta exploduntur*, eatenus quippe cum imperare, tum possidere videmur. . . . . . Loquor enim de his temporibus, quibus illis machinis utimur: alioquin generaliter dicendum esset: *potestatem terrae finiri ubi finitur armorum vis*. — BYNKERSHOEK, *De dominio maris*, C. II.

(3) Confr. oltre al VATTEL, *op. cit.*, L. I, C. XXIII, § 289, p. 285-287. — KLÜBER, *op. cit.*, § 130. — ORTOLAN, *op. cit.*, T. I, C. VIII, p. 158 e seg- — MASSÉ, *op. cit.*, T. I, n. 849. — PISTOYE et DUVERDY, *op. cit.*, T. I, p. 98. — CAUCHY, *op. cit.*, T. II, p. 151-152. — BLUNTSCHLI, *op. cit.*, art. 302. — HEFFTER, *op. cit.*, § 75. — FIORE, *op. cit.*, vol. II, n. 822, p. 72-73. — TRAVERS TWISS, *op. cit.*, T. I, § 172. — PHILLIMORE, *op. cit.*, T. II, § 303. — WHEATON, *Éléments de dr. int.*, T. I, p. 168. — PERELS, *op. cit.*, pag. 28 e seg. — F. DE MARTENS, *Le tribunal d'arbitrage de Paris et la mer territoriale*. (*Revue Générale de D. I. P.*, 1894, p. 39.)

sura che abbia i requisiti della uniformità e della permanenza e che man mano che continuerà il perfezionamento delle artiglierie, l'estensione delle acque territoriali andrà sempre più aumentando. Ecco dunque che in questi progressivi mutamenti si ha un'importante causa d'incertezze, che può portare gravissimi inconvenienti in ordine alle conseguenze giuridiche che ne possono derivare. Per questo si pensò a determinare i limiti del mare territoriale mediante una misura che, senza essere eccessivamente esagerata come quella proposta da qualche giurista dei secoli scorsi, avesse tuttavia i caratteri della stabilità e venne per lo più scelta quella di tre miglia marine o di una lega marina (il miglio corrisponde a 1852 metri, la lega a 5556) a partire dalla linea della costa segnata a bassa marea (1).

Dobbiamo notare che alcuni scrittori che adottano questo sistema di commisurazione, accettano nello stesso tempo il criterio espresso dalla formula del Bynkershoek, arrivando così ad identificare la portata delle armi da fuoco con la misura di una lega marina (2). Ciò non corrisponde certamente alla realtà dei fatti, poichè è noto che le artiglierie hanno attualmente una portata ben maggiore (3).

---

(1) Confr. tra altri Dudley-Field, *op. cit.*, art. 81.

(2) Wheaton, *op. cit.*, T. I, p. 168 — Travers-Twiss, *op. cit.*, T. I, § 172; anche il Phillimore, (*op. cit.*, T. I, § 198) dice: « But the rule of law may now be considered and fairly established namely that this absolute property and jurisdiction does not extend unless by specific provision of a treaty or an unquestioned usage beyond *a marine league* (being three miles) *or the distance of a canon-shot from the shore at low tide* ».

(3) Per questo motivo il congresso militare riunito a Madrid nel 1892, nell'elaborare un progetto di codificazione delle leggi della guerra terrestre e marittima, ne formulò l'art. 4 del cap. VIII, nel modo seguente: « Il congresso ispano-portoghese-americano considera come estremamente importante che le nazioni da esso rappresentate assegnino alla zona giurisdizionale marittima una larghezza di undici chilometri ». — Lehr, *op. cit.*, *Revue de D. I.*, 1898, p. 836-837. — Anche l'*Association for the Reforme and Codification of the law of nations*, nella

Anzi può dirsi che il criterio che si fonda sulla lunghezza del tiro delle armi da fuoco, lungi dal potersi identificare con quello che fissa le acque territoriali ad un determinato perimetro sempre eguale, è addirittura in contraddizione con qualunque criterio che prenda per base una misura stabile, appunto perchè la portata delle artiglierie è destinata a diventare sempre più estesa.

15. — Prima di discutere in qual modo convenga commisurare l'estensione del mare territoriale, per ciò che si riferisce al diritto dei neutrali d'impedire che i belligeranti ivi compiano alcuna operazione guerresca o qualsiasi atto di cattura, riesce opportuno esaminare in qual modo venga nella pratica degli Stati determinato il limite di tale zona marittima.

Quelle stesse diversità che abbiamo notato nelle opinioni degli autori, si riscontrano a questo proposito pure nel diritto positivo dei vari Stati. Un tempo le ordinanze e i regolamenti, ed anche qualche trattato internazionale, tendevano a dare al mare territoriale un'estensione veramente larghissima. Un'ordinanza del re di Danimarca del 26 marzo 1751 fissava a 15 leghe la zona del mare litorale intorno alla Groenlandia (1). Nel 1767 il Marocco ed il governo francese stipularono una convenzione con cui si proibì alle navi marocchine di avvicinarsi alle coste della Francia ad una distanza minore di 30 miglia. Con trattato del 1853, mentre il governo chinese dichiarò di ammettere che la giurisdizione inglese rispetto ai sudditi britannici si esten-

---

sessione di Bruxelles (1895), propose che il limite del mare territoriale fosse esteso a sei miglia dalla costa. — Franck, *De l'abordage en droit international* — *Journal*, 1895, p. 969, nota 1. — Proposta analoga aveva pur fatto l'Istituto di diritto internazionale, nella sessione di Parigi (1894) — Vedasi *infra* al n. 16, p. 160.

(1) Barboux, *op. cit.*, p. 65-66.

desse fino al limite di cento miglia dal litorale dell'Impero del Mezzodì, il governo britannico a sua volta riconobbe che ad eguale distanza dalla costa giungevano le acque territoriali chinesi (1). Un Ukase Imperiale russo del 4 settembre 1821 pure stabilì che tutto il tratto di mare che va dallo stretto di Behring al 51° grado di latitudine nord, fino a 100 miglia inglesi dai continenti asiatico e americano, dovesse essere considerato come mare russo (2). Persino il criterio dell'orizzonte in vista dalla spiaggia aveva in qualche paese trovato applicazione. Così, secondo un vecchio uso scozzese, era riputato territoriale tutto lo spazio del mare che si poteva vedere comunemente dal lido ed una norma simile era stata adottata per la Spagna in un'ordinanza di Filippo II (3).

Attualmente l'estensione delle acque territoriali è in vari Stati fissata a tre miglia marine dalla costa, misurate a bassa marea. Così dispone la legge inglese del 16 agosto 1878, denominata *Territorial Waters Jurisdiction Act*, emanata in seguito alla collisione avvenuta fra la nave germanica *Franconia* e la nave britannica *Strathclyde* (4). Questa legge, dopo

(1) F. De Martens, *Le tribunal d'arbitrage de Paris et la mer territoriale*. (*Revue Générale de D. I. P.*, 1894, p. 37).

(2) F. De Martens, *Traité de dr. int.*, T. I, pag. 500. — Fromageot, *L'arbitrage de la mer de Behring*. (*Journal*, 1894, p. 39-40).

(3) Aubert, *op. cit.*, (*Revue Générale de D. I. P.*, 1894, p. 430, nota 5). — Godey, *op. cit.*, (*Revue Générale de D. I. P.*, 1896, p. 229).

(4) In seguito all'urto avvenuto nel febbraio 1876 a poca distanza dalle coste dell'Inghilterra fra le due navi sopra menzionate, urto che ebbe per conseguenza la sommersione e la perdita dello *Strathclyde* e la morte di uno dei passeggieri, fu intentata in Inghilterra un'azione penale contro il capitano della *Franconia*. Questi oppose che le corti inglesi erano incompetenti a giudicarlo, e tale eccezione dopo molto discutere fu accolta, a maggioranza di 8 voti contro 6, dalla *Court for the consideration of the crown cases reserved*, pel motivo che la legge inglese nulla disponeva sulla giurisdizione delle corti del Regno Unito pei reati compiuti nel mare territoriale, e perchè un reato commesso a bordo di nave germanica andava giudicato secondo la legge germanica. — Questo risultato com-

avere affermato come preambolo: « Considerato che la giurisdizione legittima di S. M. e dei suoi eredi e successori si estende e si è sempre estesa sul mare che bagna le coste del Regno Unito e di tutti gli altri possedimenti di S. M. alla distanza necessaria per la difesa e sicurezza di questi possedimenti.... » aggiunge in via esplicativa, all'art. 7: « Le acque territoriali dei possedimenti di S. M. sono quella parte del mare che bagna le coste del Regno Unito o di qualsiasi altra parte dei possedimenti di S. M. che il diritto internazionale considera come sottoposta alla sovranità territoriale di S. M. Per ciò che si riferisce ai reati che cadono, a norma della presente legge, sotto la giurisdizione dell'ammiraglio, le acque territoriali comprendono tutto il tratto di mare che è situato a meno di una lega marina dalla costa, misurata a bassa marea » (1). La Gran Bretagna tuttavia, nel tutelare i propri interessi doganali, non ritiene sufficiente esercitare un diritto di sorveglianza nel raggio di una lega marina, ed autorizza gli incrociatori destinati al servizio della dogana ad arrestare e visitare le navi che

---

mosse la pubblica opinione e il governo si trovò costretto a presentare al parlamento un progetto di legge che diventò precisamente il *Territorial Waters Jurisdiction Act,* il cui art. 2 stabilisce che un reato commesso da un individuo, qualunque sia la sua nazionalità, nelle acque territoriali dei possessi di S. M., cade sotto la giurisdizione dell'ammiraglio, anche se fosse stato commesso a bordo di una nave straniera. In questa espressione, non s' intese tuttavia di comprendere le navi da guerra. — Vedasi *Annuaire de leg. etr.*, 1879, p. 71. — Confr. anche Renault, *De l'exercice de la juridiction criminelle d'un État dans la mer territoriale*, (*Journal*, 1879, p. 238 e seg.) — Vedasi pure *Journal*, 1877, p. 161 e seg.; e Westlake, *Cas de droit international jugés en Angleterre*, (*Revue de D. I.*, 1878, p. 548-550).

(1) *Annuaire*, 1879, p. 71, 73. — Nella dichiarazione di neutralità emanata dall' Inghilterra il 9 agosto 1870, durante la guerra franco-germanica, all'art. 14, mentre si dichiara la nullità delle prede effettuate nei limiti della giurisdizione territoriale di S. M., nulla si dice per chiarire quali siano tali limiti. — Vedasi *Annuaire*, 1872, p. 51.

si dirigono verso i porti britannici fino ad una distanza di quattro leghe dalla costa, cioè 12 miglia marine (1).

Al mare territoriale fu pure assegnato un limite di tre miglia marine nelle istruzioni date nel 1793 dal Washington, Presidente degli Stati Uniti d'America, all'iniziarsi delle grandi guerre che insanguinarono l'Europa successivamente alla rivoluzione francese (2). Altrettanto fu convenuto nel trattato concluso fra l'Inghilterra e gli Stati Uniti il 28 ottobre 1818 (Art. 1) e in quelli stipulati tra la Francia e la Gran Bretagna il 2 agosto 1839 (Art. 9 e 10) e l'11 novembre 1876 (Art. 1) (3). Misura analoga fu adottata dalla legge belga del 7 giugno 1832; dalla legge francese del 2 marzo 1888 relativa alla pesca sulle coste della Francia e dell'Algeria; dalla convenzione, pure riguardante la pesca, conclusa all'Aia il 6 maggio 1882 fra la Germania, il Belgio, la Danimarca, la Gran Brettagna e i Paesi Bassi; dall'Art. 4 della Convenzione di Costantinopoli concernente il Canale di Suez e il limite di protezione dei porti che vi danno accesso, stipulata dalla Germania, Inghilterra, Austria, Spagna, Francia, Italia, Paesi Bassi, Russia, Turchia il 29 ottobre 1888 (4).

In altri Stati il sistema delle tre miglia marine è adottato cumulativamente, ed è in qualche modo identificato, con quello della portata del cannone. Così nel regolamento russo del 1869 sulle prede e le riprede, all'art. 21, è detto che il diritto di preda non può essere esercitato che sul

---

(1) Perels, *op. cit.*, p. 82.

(2) Wheaton, *Éléments de dr. int.*, T. II, p. 90-91.

(3) Phillimore, *op. cit.*, T. I, §§ 285 e seg. — Bluntschli, *op. cit.*, Art. 302, p. 184.

(4) F. De Martens, *op. cit*, nella *Revue Générale de D. I. P.*, 1894, p. 88-89. — Bonfils, *op. cit.*, p. 262-263. — Calvo, *op. cit.*, *Supplément général* p. 559.

mare libero, vale a dire nelle acque che non si trovano alla portata del cannone delle batterie costiere o ad una distanza di tre miglia marine dalla riva. Il regolamento doganale, tuttora in vigore nell' Impero russo, tien conto però esclusivamente di quest'ultima misura per fissare i limiti entro i quali tutte le navi russe o straniere possono esser visitate dagli incrociatori impiegati al servizio doganale (1). Anche il Giappone, all'art. 1 della dichiarazione di neutralità, emanata nel 1870 durante la guerra franco-germanica, stabilì che: « I belligeranti non potranno compiere alcun atto di ostilità nei porti e nelle acque del Giappone, nè ad una distanza di tre RIS dalle coste, tale essendo la portata del proiettile di un cannone. Tuttavia le navi da guerra e le navi mercantili continueranno a passare liberamente » (2).

Altri regolamenti ed altri trattati invece, per istabilire la misura delle acque territoriali, tengono conto soltanto della portata delle artiglierie. In questo senso vennero stipulati i trattati del 1795 (art. 25) fra gli Stati Uniti e l'Inghilterra (3), de'5-17 aprile 1824 fra la Russia e gli Stati Uniti e de' 16-25 febbraio 1825 fra la Russia e l' Inghilterra, questi due ultimi relativamente alla navigazione nell'Oceano Pacifico (4). Così in Italia, mentre il Codice

---

(1) F. DE MARTENS, *op. cit.*, nella *Revue Générale de D. I. P.*, 1894, p. 38; e nel *Traité etc.*, T. I, p. 501. — Confr. pure CALVO, *op. cit.*, T. V, pag. 265.

(2) CALVO, *op. cit.*, T. IV, p. 481.

(3) WHEATON, *Éléments*, T. II, p. 91-92.

(4) Vedasi la sentenza emanata il 15 agosto 1893 a Parigi dal tribunale arbitrale, nominato in seguito a trattato stipulato a Washington il 29 febbraio 1892 fra l'Inghilterra e gli Stati Uniti per definire la controversia sorta relativamente alla pesca delle foche nel mare di Behring; il testo ne è citato nel *Journal*, 1893, p. 1259 e seg., e specialmente allo p. 1262-1268. — Confr. pure FROMAGEOT, *op. cit.*, *Journal*, 1894, pag. 40. — La portata del cannone era considerata come misura delle acque

per la marina mercantile, fra le disposizioni riguardanti la neutralità, considera come violazione di territorio la preda e qualunque atto di ostilità fra navi di nazioni belligeranti nel mare territoriale e nel mare adiacente alle isole dello Stato (1), l'art. 4 delle istruzioni del Ministro della marina del 20 giugno 1866, dichiara che *il limite delle acque territoriali si estende ad una portata di cannone dal lido* senza accennare ad alcuna misura precisamente determita.

In qualche Stato poi l'estensione delle acque litorali è determinata espressamente in una misura superiore alle tre miglia marine. Così nella Norvegia, secondo un antico rescritto reale del 18 giugno 1745, sono considerate come mare territoriale le acque che bagnano il lido fino ad un limite di quattro miglia. Questo rescritto proibisce ad ogni corsaro straniero di catturare qualsiasi nave alla distanza almeno di *una lega* dalle coste norvegesi e dai bassi fondi e scogliere che le circondano (2). Durante la guerra dei sette anni sorse un incidente pel quale si dovette determinare se la lega, di cui parlava il citato rescritto, dovesse considerarsi di quattro miglia ovvero di sei, tale essendo la lunghezza di una lega norvergese terrestre. L'ambasciatore francese a Copenhagen, con una memoria in data 20 dicembre 1758, richiese al re la pubblicazione di un decreto interpretativo, insistendo affinchè l'estensione della

territoriali anche nel regolamento emanato dall'Imperatrice di Russia il 31 dicembre 1787 (art. 2); in quello del Duca di Toscana Pietro Leopoldo del 1° agosto 1778 (art. 1); nel manifesto pubblicato dalla repubblica di Genova il 1° luglio 1779 (art. 1); nell'editto della repubblica di Venezia del 9 settembre 1779 (art. 9). — Confr. MERLIN, *Répertoire* vol. 25, voce *Prise maritime*, p. 113.

(1) Art. 251.

(2) Un rescritto reale successivo del 10 febbraio 1747 stabilì il medesimo limite, per ciò che concerne la pesca permessa agli stranieri.

zona neutrale fosse limitata ad una lega di mare; e il decreto venne tosto emanato nel senso richiesto il 23 dicembre successivo. La distanza di quattro miglia fu nella legislazione norvegese mantenuta, non solo durante le guerre combattute fra il 1807 e il 1813, ma anche posteriormente, senza dar luogo a contestazioni con altri Stati. Eguale distanza fu adottata in Isvezia nei vari regolamenti sulle prede; altrettanto ebbe luogo in Danimarca, eccezion fatta soltanto nel trattato stipulato nel 1882 con gli Stati sopra indicati, nel quale, pel diritto di pesca nel mare del Nord, fu fissato il limite di tre miglia marine (1).

Circa la tendenza ad attribuire al mare territoriale un' estensione maggiore di quest' ultima misura, conviene notare che il governo degli Stati Uniti, mediante una nota indirizzata il 16 ottobre 1864 dal ministro Seward alla legazione britannica a Washington, aveva proposto a quello della Gran Bretagna di portare il limite della giurisdizione marittima litorale da tre a cinque miglia e di proibire alle navi da guerra di far fuoco almeno ad otto miglia dalle coste degli Stati neutrali (2). Durante la guerra del 1870 il Chilì poi dichiarò che le navi degli Stati belligeranti, che fossero venute a provvedersi del necessario nei porti dello Stato, avrebbero dovuto astenersi da qualsiasi operazione di guerra ad una distanza non minore di 150 miglia dalla costa chilena (3).

Un limite di sei miglia fu sempre preteso dalla Spagna fin dal 1760, senza che ciò, per quanto affermano in questo Stato gli scrittori, abbia mai dato luogo ad alcuna prote-

---

(1) Aubert, *op. cit.*, *Revue Générale de D. I.*, *P.*, 1894, p. 432-434.
(2) Bluntschli, *op. cit.*, all'art. 302, p. 184.
(3) Bourgois, *op. cit.*, nella *Nouvelle Revue* del luglio 1886, p. 806.

sta da parte dei governi stranieri (1). Misura analoga, come vedemmo (2), venne proposta dal congresso militare di Madrid; la distanza di 11 chilometri da questo adottata (progetto di codificazione delle leggi della guerra, capitolo VIII, art. 4) corrisponde infatti presso a poco a sei miglia marine.

Riesce opportuno finalmente rammentare che il tribunale arbitrale costituito a Parigi nel 1893, in seguito a trattato stipulato a Washington fra l'Inghilterra e gli Stati Uniti il 29 febbraio 1892, per decidere la controversia sorta relativamente alla pesca delle foche nel mare di Behring, pure considerando la misura di tre miglia marine come limite normale delle acque territoriali (3), credè opportuno, nel regolamento elaborato per disciplinare tale pesca, di stabilire alcune norme che dovranno essere applicabili in una zona di 60 miglia intorno alle isole di Prybilov (4).

---

(1) F. De Martens, *op. cit.*, nella *Revue Générale de D. I. P.*, 1894, p. 38; e Aubert, *op. cit.*, *Revue Générale*, 1894, p. 433.

(2) Vedasi al n. 14, P. II, p. 148 nota 3 — Nel dicembre 1895 il governo dei Paesi Bassi indirizzò ai vari governi una nota collettiva per invitarli a fissare, mediante un congresso, i limiti del mare territoriale, pure proponendo di prender per base il limite di sei miglia marine tanto in tempo di pace, quanto di guerra. — Godey, *op. cit.* (*Revue Générale de D. I., P.*, 1896, p. 235).

(3) Nella sentenza arbitrale emanata il 15 agosto 1893 è infatti detto: « . . . Sur le cinquième des cinq points susdit. Nous arbitres susnommés etc. etc. décidons et prononçons que les États-Unis n'ont aucun droit de protection ou de propriété sur les phoques à fourrure qui fréquentent les îles appartenant aux États-Unis dans la mer de Behring, *quand ces phoques se trouvent en dehors de la limite ordinaire de trois milles* » (*Journal*, 1893, p. 1264).

(4) L'art. 1° del regolamento, così dispone: « Les gouvernements des États-Unis et de la Grande Bretagne interdiront à leurs citoyens et sujets respectifs de tuer, prendre ou poursuivre, en tout temps et de quelque manière que ce soit, les animaux communement appelés phoques à fourrure dans une zone de soixante milles autour des îles de Pribilov en y comprenant les eaux territoriales. Les milles mentionnés dans le paragraphe précédent sont des milles geographiques de soixante au degré de latitude » (*Journal*, *ibidem*).

16. — Esclusi gli antichi sistemi, secondo i quali il mare territoriale si sarebbe dovuto commisurare a norma o dell'orizzonte in vista, o del grado di profondità, o di un dato limite fisso arbitrariamente ed esageratamente esteso, oggi, per determinare l'estensione delle acque territoriali, non può seguirsi che uno dei due seguenti criteri: E cioè, o la portata del cannone, tenendo conto dei continui e progressivi miglioramenti che si verificano nella potenzialità delle artiglierie, ovvero una determinata misura fissa che non ecceda la lunghezza del tiro che hanno attualmente le più potenti armi da fuoco.

Se si pon mente ai tanti argomenti rispetto ai quali conviene stabilire se una data zona d'acqua sia o no da considerarsi come mare territoriale, se si pensa che ciò può costituire il fondamento per decidere intorno all'applicabilità delle leggi civili e penali, intorno ai diritti di giurisdizione, di pesca, di dogana, di polizia sanitaria, di difesa ecc., appare evidente come l'adozione di una misura che valga chiaramente a delimitare i confini delle acque litorali, sia non solo opportuna, ma addirittura necessaria. Sotto questo aspetto dunque sembrerebbe preferibile il prender per base una misura fissa, che non l'attenersi a quella continuamente variabile della portata delle artiglierie. Conviene tuttavia osservare che la questione della fissazione dei limiti delle acque territoriali è oltremodo complessa e che, volendo seguire un criterio unico di commisurazione per tutti i casi, c'è la probabilità che il metodo proposto non corrisponda sempre sufficientemente allo scopo suo (1).

---

(1) Per l'opportunità di distinguere circa la fissazione dei limiti delle acque territoriali a seconda delle applicazioni che se ne vogliono fare per es. alla pesca, al diritto di giurisdizione penale piuttosto, che alla difesa ecc.; confr. tra altri DESJARDINS, *Traité de dr. comm.*, T. I, n. 5. — FIORE, *op. cit.*, vol. I, n. 510, p. 843; e *Traité de droit pénal international*,

È certo che il far dipendere la misura della zona, entro cui gli stranieri possono essere esclusi dal diritto di pesca, dalle continue variazioni che si verificano nella lunghezza del tiro delle armi da fuoco, costituirebbe un sistema poco pratico, atto a far sorgere gravi e frequenti controversie internazionali. Ma forse ancor più pericoloso e pieno d' inconvenienti sarebbe l'altro sistema di stabilire come limite delle acque territoriali neutrali, per ciò che si riferisce al dovere dei belligeranti di astenersi ivi da ogni atto di ostilità, una data lunghezza chilometrica fissa, senza tener conto della maggiore portata che potessero raggiungere i cannoni delle navi combattenti. Nè sarebbe sufficiente che, come proponeva il De Martens all'Istituto (1), si adottasse uniformemente la misura di dieci miglia, considerando questa come equivalente alla maggior distanza a cui possano attualmente giungere i proiettili delle artiglierie, perchè, poco tempo dopo che gli Stati si fossero convenzionalmente obbligati a seguire questo modo di commisurazione della zona neutrale, potrebbe essere inventata una nuova arma potentissima tale da essere un mezzo

---

trad. Antoine, T. I, p. 5 e seg. — ENGELHARDT, *Quelques considérations sur le régime des eaux maritimes dites territoriales*. (*Revue de D. I.*, 1894, p. 209-213). — Sostenitore di simile distinzione si fece pure il RENAULT, in seno all'Istituto di diritto internazionale ad Amburgo nel 1891, (*Revue de D. I.*, 1891, pag. 518). Essa venne accolta nel modo il più esplicito dall'Istituto stesso nel 1894 a Parigi, che, nel votare gli articoli intorno al regime del mare territoriale, premetteva le seguenti considerazioni: « Considérant qu'il n'y a pas de raison pour confondre en une seule zone la distance nécessaire pour l'exercice de la souveraineté et pour la protection de la pêche littorale et celle qu'il est pour garantir la neutralité des non-belligérants en temps de guerre; que la distance la plus ordinairement adoptée, de trois milles de la laisse de baisse marée à été reconnue insuffisante pour la protection de la pêche littorale; que cette distance ne correspond pas non plus à la portée réelle des canons placés sur la côte, a adopté les dispositions suivantes etc. ». — V. DESJARDINS, *L'Institut de droit international*, session de Paris, (*Revue Générale de D. I. P.*, 1894, p. 229) — *Journal*, 1894, p. 609.

(1) DESJARDINS, *op. cit.*, nella *Revue Générale de D. I. P.*, 1894, pag. 227.

di offesa anche ad una distanza assai maggiore. Si comprende allora che, se ai belligeranti fosse lecito di compiere le loro operazioni guerresche anche a dieci miglia dalle coste dei paesi neutrali, questi correrebbero pericoli gravissimi.

In sostanza, a mio avviso, mentre ad es. il diritto di pesca non dovrebbe subire alcuna immediata modificazione per effetto di un nuovo perfezionamento apportato negli istrumenti di guerra, fino a che gli Stati concordemente non avessero annuito a dare maggiore estensione al mare territoriale, la maggiore portata raggiunta dalle armi da fuoco attribuirebbe *ipso jure* la facoltà ad uno Stato neutrale d'impedire qualsiasi atto di ostilità o di cattura nelle sue acque territoriali, delimitate con questa nuova misura. Nè sarebbe certamente necessario che lo Stato che intende far rispettare i propri diritti di neutralità in una determinata zona di mare litorale, dovesse tenere lungo tutto il percorso della costa un sufficiente numero di batterie atte ad impedire qualsiasi violazione della neutralità (1); basterebbe che il limite preteso dallo Stato neutrale corrispondesse a quello che *virtualmente* possono raggiungere le artiglierie più perfezionate. Siccome però la portata del cannone, in questo periodo di tempo in cui in tanti paesi contemporaneamente si lavora a perfezionare sempre più le armi, non costituisce una misura sufficientemente determinata, sarebbe utile, per evitare difficoltà e contestazioni, che gli Stati neutrali, nel fare la loro dichiarazione di neutralità, indicassero precisamente fino a quale distanza dal lido intendono considerare le acque che bagnano il loro territorio come mare territoriale, distanza che non dovrebbe in nessun caso superare la lunghezza del

---

(1) Confr. in questo senso una sentenza emanata in Francia dal Consiglio delle prede il 27 fruttidoro, anno VIII, riportata in *Pistoye et Duverdy, op. cit*,. T. I, p. 106.

tiro delle armi più potenti. È precisamente a questo sistema che si attenne l'Istituto di diritto internazionale, nel progetto elaborato nella sessione di Parigi del 1894. Esso infatti, tenendo conto dei maggiori e più efficaci mezzi dei quali possono ora disporre gli Stati, per far valere la loro forza nelle acque adiacenti al lido, e della tendenza che si è recentemente manifestata ad attribuire a questa zona litorale un' estensione sempre maggiore, propose che il limite normale del mare territoriale fosse portato da tre miglia a sei, commisurate a bassa marea (1). Ad iniziativa del Desjardins e del Perels fu poi votata, pel caso di guerra, la disposizione seguente: (Art. 4) « *En cas de guerre*,

(1) Per ciò che riguarda le baie e gli stretti, l' Istituto aggiunse le disposizioni seguenti (art. 3): « Pour les baies la mer territoriale suit les sinuosités de la côte, sauf qu'elle est mesurée à partir d'une ligne droite tirée en travers de la baie dans la partie la plus rapprochée de l'ouverture vers la mer où l'écart entre les deux côtes de la baie est de douze milles marins de largeur, à moins qu'un usage continu et séculaire n'ait consacré une largeur plus grande » — (art. 10) « Les dispositions des articles précédents s'appliquent aux détroits dont l'écart n'excède pas douze milles, sauf les modifications et distinctions suivantes: 1.° Les detroits dont les côtes appartiennent à des États différents font partie de la mer territoriale des États riverains qui y exerceront leur souveraineté jusqu'à la ligne médiane; 2.° Les détroits dont les côtes appartiennent au même État et qui sont indispensables au comunications maritimes entre deux ou plusieurs États autre que l'État riverain, font toujours partie de la mer territoriale du riverain quel que soit le rapprochement des côtes; 3.° Les détroits qui servent de passage d'une mer libre à une autre mer libre ne peuvent jamais être fermés » — (art. 11) « Le régime des détroits actuellement soumis à des conventions ou usages spéciaux, demeure réservé ».

Come acque territoriali sono pure considerati i mari interni e i mari chiusi le cui rive appartengono tutte allo stesso Stato e che non comunicano con l'Oceano o con un grande mare se non per via di uno stretto. Nel determinare tuttavia se un dato mare possa o no considerarsi come chiuso, possono sorgere alcune difficoltà. Ne costituisce un esempio la controversia sorta fra l'Inghilterra e il Giappone nello stabilire quale fosse la giurisdizione competente a giudicare rispetto ad una collisione avvenuta nel novembre 1892 fra una nave britannica e una nave giapponese nel mare interno (*inland sea*) del Giappone. — Vedasi *Revue Générale de D. I. P.*, 1894, p. 179-181.

l'État riverain neutre a le droit de fixer, par la déclaration de neutralité ou par notification spéciale, sa zone neutre au de là de six milles, jusqu'à portée du canon de côtes » (1).

Se tale proposta dell'Istituto potesse dagli Stati essere adottata mediante una convenzione internazionale, i tribunali delle prede avrebbero una guida sicura per determinare i limiti del mare territoriale. Fino a che una simile convenzione non venga conclusa, essi devono tener conto sopra tutto delle disposizioni dei vari trattati in vigore, delle leggi interne dei singoli Stati, che non siano in contraddizione col principio affermato nella formula del Bynkershoek, e della consuetudine che finora ha dato importanza prevalente alla misura delle tre miglia marine.

17. — Potrà avvenire che le navi da guerra di uno Stato belligerante inizino in alto mare le operazioni che mirano a catturare alcune navi di proprietà privata e che queste, durante l'azione bellica, riescano a raggiungere le acque litorali di una potenza neutrale. Potrà in tal caso il diritto di preda esercitarsi?

Il Bynkershoek, pure escludendo il diritto di cattura nel mare territoriale di uno Stato che non prende parte alle ostilità, ne ammetteva tuttavia l'esercizio anche in questa zona, nell'ipotesi che il belligerante avesse cominciato l'azione rivolta alla cattura in alto mare. « *Territorium communis amici*, diceva quest'autore, *valet ad prohibendam vim quae ibi incoatur; non valet ad exhibendam quae extra territorium incoacta, dum fervet opus, in ipso territorio continua-*

(1) All'art. 5 si aggiunse poi la disposizione seguente: « Tous les navires sans distinctions ont le droit de passage inoffensif par la mer territoriale, sauf le droit des belligérants de règlémenter et, dans un but de défence, de barrer le passage dans ladite mer pour tout navire, et sauf le droit des neutres, de règlémenter le passage dans ladite mer pour les navires de guerre de toutes nationalités ».

tur » (1). Altri scrittori e in ispecie il Casaregis (2), seguivano nel secolo XVIII la medesima dottrina.

Oggi tuttavia i giuristi, può dirsi all' unanimità, ritengono che non sia il caso di distinguere e che le prede, quando siano di fatto seguite nei limiti della giurisdizione marittima di uno Stato neutrale, debbano in ogni caso ritenersi illegali (3). Certo che gli ufficiali della marina militare, mentre si trovano impegnati nella lotta, non si trovano in condizione di determinare facilmente e con precisione se la nave che si vuol catturare sia al di quà o

---

(1) Bynkershoek, *Quaestiones juris publici*, L. I, C. VIII.

(2) Casaregis, *Discursus legales de commercio*, disc. 24. — Confr. pure Besoldus, *De jure territoriali*, C. III, n. 4. — Loccenius, *De jure maritimo*, L. I, C. VIII, n. 10.

(3) In questo senso si pronunciava anche l'Azuni, *Sistema universale dei principii del diritto marittimo*, T. II, p. 221-228. — Vedasi del resto: Ortolan, *op. cit.*, T. II, p. 279-280. — Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, T. I, p. 94 e seg. — Hautefeuille, *op. cit.*, T. II, p. 63-65. — Caumont, *Dictionnaire*, p. 595-596. — Fiore, *op. cit.*, vol. III, p. 898-899; e *Dir. int. codif.*, nn. 1161, 1810. — Merlin, *Répertoire*, vol. 25, p. 112-114. — Perels, *op. cit.*, p. 248. — Calvo, *op. cit.*, T. IV, p. 529-532. — Wheaton, *Éléments de dr. int.*, T. II, p. 88 e seg. — Phillimore, *op. cit.*, T. III, § 855. — Travers Twiss, *op. cit.*, T. II, p. 488. — Contuzzi, nell'*Enciclopedia giuridica italiana*, voce *Alto mare*, p. 1877. — Bonfils, *op. cit.*, p. 756. — Despagnet, *op. cit.*, p. 677. — Fu in omaggio al principio che i diritti di sovranità che ogni Stato ha sulle proprie acque territoriali, non permettono agli altri Stati di esercitare ivi alcuna funzione repressiva, anche se si trattasse di continuare un atto di cattura già iniziato in alto mare, che l'Istituto di diritto internazionale, nella sessione del 1894, formulava l'art. 8 del progetto circa il regime del mare territoriale, nel modo seguente: « Les navires de toutes nationalités, par le fait seul qu'il se trouvent dans les eaux territoriales, à moins qu'ils n'y soient seulement de passage, sont soumis à la juridiction de l'État riverain. L'État riverain a le droit de continuer sur la haute mer la poursuite commencée dans la mer territoriale, d'ârreter et de juger le navire qui aurait commis une infraction dans les limites de ses eaux. En cas de capture sur la haute mer, le fait sera, toutefois, notifié sans délai à l'État dont le navire porte le pavillon. *La poursuite est interrompue dès que le navire entre dans la mer territoriale de son pays ou d'une tierce puissance. Le droit de poursuite cesse dès que le navire sera entré dans un port de son pays ou d'une tierce puissance* ». Questa disposizione riguarda tuttavia l'esercizio della giurisdizione penale, non il diritto di preda.

al di là di una data linea immaginaria. Ma queste difficoltà pratiche non possono far venir meno la necessità di osservare un principio generale, che fu stabilito, non tanto allo scopo di procurare un rifugio alle navi di una delle parti belligeranti che fossero inseguite dall'avversario, quanto al fine di salvaguardare i diritti della neutralità. Non sarebbe perciò il caso di tener conto nemmeno del fatto che le spiagge che si trovano poco distanti dal teatro della lotta fossero prive di qualsiasi edificio e del tutto disabitate e fosse quindi escluso il pericolo che gli abitanti durante l'azione bellica potessero ricevere offesa o danno di alcuna specie (1). Infatti il compiere un'atto di guerra in un luogo dove uno Stato neutrale esercita la propria sovranità, costituisce di per sè una violazione della neutralità, indipendentemente da qualsiasi danno effettivo o potenziale.

18. — Dato che una nave di commercio sia stata catturata nella zona litorale di uno Stato che non partecipa alle ostilità, potranno i tribunali delle prede dichiarare la nullità della cattura indipendentemente dal reclamo sporto dallo Stato, i cui diritti di neutralità non vennero rispettati?

Gli autori, per la maggior parte, rispondono negativamente. Si dice infatti che dal fatto della cattura nelle acque territoriali, vennero violati soltanto i diritti dello Stato neutrale, non quelli del proprietario delle cose predate; questi adunque non può contestare la legittimità del sequestro fondandosi sull'offesa recata al diritto di un

---

(1) L'Ortolan, che pure respinge la distinzione del Bynkershoek (*op. cit.*, l. c.), osserva tuttavia (*op. cit.*, T. II, p. 244) che l'ufficiale che comanda le forze navali di uno Stato, quando si trova di fronte ad una spiaggia incolta e disabitata può, mentre ferve la lotta, indursi a compiere un atto di cattura anche al di quà dei limiti della zona territoriale, senza che debba ritenersi ch'egli abbia avuto intenzione di offendere lo Stato neutrale.

terzo e si conclude quindi che, quando lo Stato neutrale non protesta per la violazione del proprio territorio, i tribunali giudicanti non devono tener conto del luogo in cui venne indebitamente effettuata la preda (1).

Altri scrittori oppostamente opinano che ogni infrazione ai diritti della neutralità, deve essere ritenuta come ingiuriosa, non solo per lo Stato direttamente leso, ma altresì per gli altri Stati, i quali sono tutti interessati all'osservanza dei principî del diritto internazionale. Un atto di per sè stesso illegale deve adunque essere generalmente considerato tale, senza che sia necessario il reclamo della nazione principalmente offesa. (2). Anche la giurisprudenza francese si è più volte pronunciata nel senso che la violazione della zona marittima litorale di uno Stato neutrale rende nulle di pien diritto tutte le prede che ivi fossero state effettuate (3).

Dopo l'opinione da me esposta precedentemente, circa il modo con cui devono istruirsi i processi dinanzi ai tribunali delle prede (4), dopo aver sostenuto che tali processi devono promuoversi non solo nell'interesse delle parti,

(1) Ortolan, *op. cit.*, T. II, p. 255-256. — Hautefeuille, *op. cit.*, T. IV, p. 264 e seg. — Bluntschli, all'art. 786, p. 488-489. — Gessner, *op. cit.*, p. 344. — Perels, *op. cit.*, p. 251. — Wheaton, *Éléments de dr. int.*, T. II, p. 88-89. — Phillimore, *op. cit.*, T. III, §§ 349-350.

(2) Paternostro, *op. cit.*, p. 61-62. — Fiore, *op. cit.*, vol. III, p. 399-400, n. 1679; vol. I, nn. 576-577; e *Dr. int. codif.*, n. 1310. — Calvo, *op. cit.*, T. IV, p. 587-589. — Contuzzi, *Enciclopedia Giuridica* voce *Alto mare*, pag. 1877. — Bonfils, *op. cit.*, p. 756. — Despagnet, *op. cit.*, p. 660-661. — Le due opposte opinioni potrebbero tuttavia in qualche modo conciliarsi, se si adottasse il principio sostenuto da alcuni autori secondo cui gli Stati neutrali, la cui zona marittima litorale fu violata, avrebbero non solo facoltà, ma *dovere* di reclamare dinanzi i tribunali delle prede. — Vedasi in questo senso: F. De Martens, *op. cit.*, T. III, p. 294 e p. 385. — Perels, *op. cit.*, p. 250-251. — Travers Twiss, *op. cit.*, T. II, § 288.

(3) Calvo, *op. cit.*, T. IV, pag. 587-589. — Despagnet, *op. cit.*, pagine 660-661.

(4) Vedasi Parte Prima, n. 18, p. 71-72.

ma anche in quello più elevato della giustizia e che incombe perciò ai magistrati giudicanti l'assumere *d'ufficio* tutte le informazioni necessarie per poter decidere con piena cognizione di causa, anche quando gli interessati non fornissero con sufficiente diligenza la prova della verità delle loro affermazioni, è chiaro che io devo preferire la dottrina insegnata da questi ultimi scrittori. Il consacrare giudiziariamente un atto illegale, come quello di una cattura seguìta nel mare territoriale di uno Stato neutrale, unicamente perchè questo Stato ha creduto opportuno di non presentare alcun reclamo, equivarrebbe a subordinare il compimento di un atto di giustizia alle considerazioni mutabili e spesso egoistiche della politica.

19. — Da quanto si è detto fin quì, risulta nel modo il più evidente che, per risolvere le controversie le quali possono sorgere intorno alle prede che si sostenga essere state compiute nei limiti delle acque territoriali di uno Stato il quale non prende parte alle ostilità, è opportuno ricorrere ad una giurisdizione internazionale. Vedemmo infatti che la nullità che si commina agli atti di cattura, effettuati in quella zona marittima, ha principalmente lo scopo di salvaguardare i diritti della neutralità. Rispetto ad un argomento nel quale entra in campo in sì alto grado l' interesse dei terzi Stati, male a proposito si propugnerebbe adunque l'esclusiva competenza dei tribunali degli Stati belligeranti. Abbiamo di più messo in evidenza quante cause di dubbio e d' incertezza ci siano attualmente nel determinare quale sia la misura del mare territoriale, date le diversità che, a questo riguardo, si riscontrano nella legislazione positiva dei vari Stati. Ora se il giudizio fosse deferito ad un tribunale nazionale, questo, per apprezzare se una data zona d'acqua debba essere o no considerata come territoriale, farebbe

ciarsi sempre in guisa da giustificare e convalidare il più possibile gli atti di cattura compiuti dalle navi da guerra del proprio Stato. Nè va dimenticato che, se le pronuncie di una giurisdizione internazionale potrebbero avere grandissima autorità di fronte ai vari governi, non avverrebbe altrettanto per quelle dei tribunali dei singoli Stati. E se si fosse verificato il caso che una magistratura puramente nazionale avesse giudicato che la misura adottata da un dato Stato neutrale supera quella ammessa dalla convenzione internazionale, questo considererebbe probabilmente simile giudizio come un eccesso di potere e come una violazione del trattato stipulato, e non tarderebbe perciò a dichiarasi sciolto dall'obbligo di rispettarne le clausole.

CAPITOLO TERZO

Contrabbando di guerra.

20. — Col nome di contrabbando di guerra si designano comunemente quegli oggetti, che possono servire ad un uso bellico, il cui trasporto al nemico viene dagli Stati belligeranti ad ogni nave nazionale o straniera proibito. Del contrabbando di guerra conviene anzitutto esaminare quale sia il fondamento giuridico, quali i requisiti essenziali per la sua esistenza, quali finalmente le conseguenze giuridiche che da esso possono derivare.

Secondo alcuni autori lo stato di guerra non può minimamente impedire il commercio dei popoli neutrali; è quindi lecito a questi di portare ai belligeranti qualsiasi oggetto, purchè tutto si faccia con imparzialità (1). « Non bisogna, dice il Lampredi, riguardare la proibizione del commercio di alcuni generi e particolarmente delle armi.... come una conseguenza naturale della neutralità o come una dipendenza del gius naturale delle genti, *ma come una semplice convenzione per quelli che hanno promesso o come una connivenza o acquiescenza* alla pratica della maggior parte delle nazioni che non hanno fatto convenzione alcuna » (2). Altri scrittori invece hanno posto il fondamento giuridico del contrabbando di guerra, unicamente nel diritto dei belligeranti d'impedire con ogni mezzo che l'avversario possa accrescere le proprie forze (3).

Queste due opposte teorie peccano, l'una per non tenere sufficientemente conto dei doveri della neutralità, l'altra per attribuire ai diritti dei belligeranti, a danno di quelli dei neutrali, un'estensione eccessiva ed in qualche modo illimitata. È certo che il commercio dei neutrali con uno Stato belligerante deve, meno il caso speciale di blocco, non venire interrotto pel fatto del sopravvenire delle ostilità. Ma questo diritto dei neutrali è subordinato alla condizione che non partecipino in alcuna guisa diretta o indiretta alla guerra; ora quando essi forniscono ad una delle parti combattenti i mezzi di difesa o di offesa, non sono

(1) Confr. LAMPREDI, *op. cit.*, P. I, §§ 3 e 4. — KLÜBER, *op. cit.*, § 287.

(2) LAMPREDI, *op. cit.*, p. 46-47 e § 9. — Anche il HEFFTER (*op. cit.*, § 175), dice: « Fra belligeranti e neutrali non c'è nè commercio proibito, nè contrabbando di guerra. *La repressione del contrabbando di guerra non è che un'usurpazione o una concessione precaria* ».

(3) Vedasi in questo senso ALBERICO GENTILE, *De jure belli*, L. I, C. 19. — VATTEL, *op. cit.*, P. III, §§ 111-112.

più da considerarsi assolutamente estranei alla lotta e, relativamente al commercio che costituisce una violazione della neutralità, possono essere riguardati come nemici (1). La vera ragione adunque che giustifica la repressione di ogni atto di contrabbando di guerra, sta nel fatto che colui che ne è colpevole è venuto meno ai propri doveri di neutrale (2).

21. — I tribunali delle prede, nel determinare se possa o no farsi luogo alla convalidazione di un atto di sequestro sotto il titolo di contrabbando di guerra, devono compiere una triplice indagine. Devono infatti ricercare: 1.° Se gli oggetti trasportati e catturati sono tra quelli il cui commercio coi belligeranti può legittimamente proibirsi; 2.° Se tali oggetti erano realmente destinati al nemico; 3.° Se furono sequestrati in flagrante delitto, vale a dire se si trovavano a bordo della nave nel momento in cui questa fu arrestata e visitata (3).

Quali sono gli oggetti che durante una guerra possono considerarsi come merci di contrabbando? La nozione di contrabbando di guerra non si formò che in un'epoca relativamente recente, vale a dire soltanto nella seconda metà del medio evo. *Il consolato del mare* non ne fa parola, men-

---

(1) Osservazione analoga può farsi pel caso che si pattuisse che la proprietà privata nemica sarà rispettata, allo stesso modo e negli stessi limiti della proprietà neutrale, ed una nave di commercio di uno degli Stati belligeranti approfittasse della facoltà di libero transito che le fosse lasciata, per approvigionare uno degli eserciti combattenti di armi e di munizioni da guerra.

(2) Confr. Hübner, *op. cit.*, T. I, P. II, C. I, § 8, pag. 189, e T. II, P. I, C. VI, §§ 2-4. — G. F. De Martens, *op. cit.*, T. II, § 314. — Ortolan, *op. cit.*, T. II, C. VI, p. 156. — Massé, *op. cit.*, T. I, n. 188 e 198. — Vidari, *op. cit.*, p. 309-311; e nella *Revue de D. I.*, 1871, p. 277 e seg. — Schiattarella, *op. cit.*, p. 3-4. — Fiore, *op. cit.*, vol.. III, p. 416-418, n. 1695. — Bluntschli, *op. cit.*, p. 448. — Perels, *op. cit.*, p. 272. — Bonfils, *op. cit.*, p. 821. — Despagnet, *op. cit.*, p. 690.

(3) Confr. il § 118 del regolamento votato dall'Istituto di diritto internazionale sulle prede marittime.

tre invece troviamo a questo proposito alcune norme nelle regole *d'Oleron* e nelle leggi di *Wisby* (1). Tuttavia fin dai tempi dell'Impero romano, le costituzioni di principi avevano proibito, sotto pena della vita, di portare ai barbari non solo armi e munizioni, ma anche viveri come vino, olio, grano. Ma poichè i romani ignoravano il concetto della neutralità e non consideravano i popoli stranieri se non come nemici o come amici, in quel divieto conviene vedere una disposizione di diritto interno, che non si estendeva affatto ai rapporti internazionali (2). Osservazione analoga può farsi rispetto alla proibizione che, nell'epoca delle crociate, le bolle dei papi avevano fatto a tutti i cristiani di commerciare cogli infedeli. Il divieto non era rivolto ad individui che fossero tutti sudditi del medesimo Stato, ma poichè tutta l'Europa cristiana da un lato era allora in armi contro l'Asia musulmana dall'altro, non si può dire che in quel tempo esistesse alcun popolo che fosse tenuto, senza prender parte alla lotta, ad osservare i precetti emanati da una delle parti belligeranti (3).

Pare siano state le città anseatiche ad inaugurare il sistema d'imporre ai neutrali, mediante editti, l'obbligo di astenersi dal commercio di determinati oggetti coi popoli con cui esse erano in guerra. Questo esempio venne successivamente imitato dall' Olanda e dall' Inghilterra, la quale ultima continuò a mantenere nel modo più esteso simile pretesa fino ai giorni nostri (4).

---

(1) Kleen, *Le droit de la contrebande de guerre*, (*Revue de D. I.*, 1893, pag. 11).

(2) Confr. Cauchy, op. cit. T .I, p. 356-357. — Gessner, *op. cit.*, p. 70-71.

(3) Confr. Travers-Twiss, *op. cit.*, T. II, p. 242. — Cauchy, *op. cit.*, T. I, p. 355-357. — Pierantoni, *Trattato di diritto internazionale*, vol. I, n. 1298. — Gessner, *op. cit.*, p. 70-71.

(4) Kleen, *op. cit.*, *Revue de D. I.* 1893 p. 11-18.

Uno dei primi atti che contengano un' enumerazione in esteso dei vari oggetti di contrabbando di guerra, si riscontra in un proclama emanato da Carlo I d'Inghilterra, il 4 marzo 1626, mentre questo Stato combatteva contro la Spagna (1). Del resto il sistema di stabilire, per opera unilaterale dei belligeranti, quali oggetti i neutrali dovessero astenersi dal portare alla nazione avversaria, quantunque avesse dato luogo a qualche protesta, finì per passare nella consuetudine degli Stati. In qualche paese anzi, senza aspettare il manifestarsi delle ostilità, si stabilì con una legge generale la lista degli oggetti di contrabbando. Così avvenne in Francia con l'ordinanza sulla marina del 1681 e col regolamento del 26 luglio 1778. È degno di nota il fatto che l'ordinanza francese sulla marina, la quale rispetto al commercio dei neutrali aveva adottato i principî più reazionari ed antiliberali, nella enumerazione degli oggetti costituenti contrabbando di guerra mostrò invece una certa equanimità e moderazione. Come tale essa considerò soltanto: « Les armes, poudres, boulets et autres munitions de guerre, même les chevaux et equipages, qui seront transportés pour le service de nos ennemis .... en quelque vaisseau qu'ils soient trouvés et à quelque personne qu'ils appartiennent, soit de nos sujets ou alliés » (2). Se si fa eccezione pei cavalli che avrebbero potuto servire anche ad un uso pacifico, gli altri oggetti che venivano confiscati come merci proibite, erano tutti istrumenti o munizioni essenzialmente destinati alla guerra (3). Il regolamento del

(1) In un precedente proclama del 31 dicembre 1625, lo stesso re Carlo I aveva minacciato di confisca le navi che esercitassero il contrabbando di guerra con la Spagna, ma solo nel proclama successivo determinò esattamente quali fossero gli oggetti di contrabbando. (Travers-Twiss, *op. cit.*, T. II, p. 236-237).

(2) L. III, T. IX, art. 11. — Valin, *op. cit.*, vol. II, p. 264-269.

(3) Non è a credere per questo che gli atti di confisca dovessero

1778 andò anche più innanzi in questa via, poichè escluse espressamente dal classificare fra il contrabbando ***qualunque materia che non avesse la forma d'un instrumeuto preparato per la guerra*** (1).

Numerosissimi sono i trattati che contengono una enumerazione degli oggetti di contrabbando e la lista ne è ora più, ora meno estesa, a seconda delle tendenze che prevalevano negli Stati stipulanti, per ciò che si attiene alla libertà del commercio. In alcuni trattati si era giunti a proibire persino i viveri. In questo senso eransi conclusi i trattati del 1303 fra l'Inghilterra e la Francia, del 1613 fra la Svezia e le città anseatiche, del 6 aprile 1654 fra l'Inghilterra e i Paesi Bassi (2). In altri invece il contrabbando era limitato alle armi e munizioni da guerra aggiungendo soltanto il salnitro, i cavalli e le selle da cavalli; così disponeva il trattato dei Pirenei stipulato nel 1659 fra la Francia e la Spagna, il quale di più, all' art. 13, esplicitamente dichiarava libero il commercio di tutte le altre derrate (3). Nè diversamente erasi pattuito nella convenzione commerciale, annessa ai trattati di Utrecht (11 aprile 1713), il cui art. 19 era così formulato: « On comprendra sous le nom de marchandises de contrebande ou défendues, les armes, les canons, arquebuses, mortiers, petards, bombes, grenades, saucisses, cercles pois-

---

essere poco frequenti. Infatti l'ordinanza del 1681 seguiva, come vedemmo, il così detto sistema dell' *infection hostile,* poichè l'art. 7 (L. III, T. IX) stabiliva: « Tous navires qui se trouveront chargés d'effets appartenant à nos ennemis et les marchandises de nos sujets ou alliés qui se trouveront dans un navire ennemi seront pareillement de bonne prise ». — Valin, *op. cit.*, vol. II, p. 252-254.

(1) Art. 24. — Confr. Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, T. I, p. 398.

(2) Cauchy, *op. cit.*, T. I, p. 358. — Travers-Twiss, *op. cit.*, T. II, p. 244. — Bonfils, *op. cit.*, p. 828.

(3) Hübner, *op. cit.*, vol. II, P. II, C. II, § 8. — Casanova, *op. cit.*, vol. II, Lezione 24, p. 216-217. — Fiore, *op. cit.*, vol. III, p. 418.

sés, affûts, fourchettes, bandoulières, mesches, *salpêtre*, balles, espieux, morions, casques, cuirasses, hallebardes, javelines, fourreaux de pistolets, baudriers, *chevaux* avec leurs harnais et *tous autres semblables genres d'armes et instruments de guerre, servant à l'usage des troupes* » (1).

Come contrabbando consideravansi le sole armi e munizioni da guerra anche nel trattato concluso nel 1766 fra la Russia e l'Inghilterra (Art. 10 e 11). Questa convenzione esercitò grande influenza sul diritto pubblico dell'Europa; infatti, quando vennero a formarsi le due leghe della neutralità armata del 1780 e del 1800, gli Stati che vi parteciparono aderirono generalmente a limitare la nozione del contrabbando di guerra agli oggetti designati nel trattato anglo-russo (2). Nè va dimenticato che l'Inghilterra, anche quando riuscì a disciogliere la seconda lega della neutralità, nella convenzione stipulata con la Russia a Pietroburgo il 17 giugno 1801, accettò di escludere dalle merci proibite le munizioni navali e i viveri (3). In qualche trattato tuttavia erasi lasciata al belligerante la facoltà di fissare esso stesso gli oggetti, il cui commercio veniva vietato ai neutrali durante la guerra; in questo senso fu nel 1795 stipulato un trattato fra la Gran Bretagna e gli Stati Uniti d'America (4).

---

(1) Vedasi in Cauchy, *op. cit.*, T. II, p. 192. — Schiattarella, *op. cit.*, p. 10-11. — Stipulazioni simili contenevano i trattati di Aix la Chapelle del 1748, di Parigi del 1768, di Versailles del 1783 e del 1786. — Wheaton, *Eléments de dr. int.*, T. II, p. 145.

(2) Klüber, *op. cit.*, § 304, p. 388. — Wheaton, *Histoire des progrès du dr. des gens*, T. II, p. 87-88. — Vidari, *op. cit.*, p. 311-313. — Bulmerincq, *op. cit.*, nella *Revue de D. I.*, 1882, p. 127-128. — F. De Martens, op. cit. T. III. pag. 348. — Holtzendorff, *Handbuch des Völkerrechts*, vol. IV, p. 713-714.

(3) Cauchy, *op. cit.*, T. II, p. 345-347. — Kleen, *op. cit.*, *Revue de D. I.*, 1893, p. 29-30.

(4) Hautefeuille, *op. cit.*, T. IV, p. 448; e dello stesso autore *Quel-*

Prescindendo dalle convenzioni come questa, la quale aveva un carattere del tutto eccezionale, può concludersi, da quanto si è detto fin qui, che generalmente nei secoli scorsi nel diritto convenzionale prevaleva per lo più il principio che soltanto le armi e le materie già preparate, o di facile trasformazione, per essere impiegate in un uso guerresco, potessero assumere il carattere di contrabbando bellico. Altrettanto può dirsi pei trattati conclusi nella prima metà del nostro secolo.

Nel 1856, quando i rappresentanti delle grandi potenze si riunirono a Parigi, alcuni di essi avevano manifestato il desiderio che fosse fatto un catalogo delle varie merci di contrabbando, ma questo voto non potè essere esaudito per l'opposizione dell'Inghilterra (1). Perciò la dichiarazione di Parigi, a differenza di quella di Caterina II del 1780 (2), non fornisce alcun criterio per determinare quali merci siano da considerarsi come contrabbando di guerra.

22. — Il diritto positivo ora vigente non costituisce, in materia di contrabbando, un progresso veramente notevole in confronto a quello prevalente nei tempi andati. Continuano infatti a sussistere ragioni d'incertezza e di conflitto nel determinare quali oggetti siano da considerarsi come merci proibite e il principio che solo le cose già preparate per la guerra, senza bisogno di alcuna trasformazione, possono assumere il carattere di contrabbando bellico, è ben lungi dall'avere generalmente raggiunto una sanzione positiva.

---

ques questions de droit international maritime à propos de la guerre d'Amérique, Leipzig — Paris, 1861, p. 53-54.

(1) Vidari, *op. cit.*, nella *Revue de D. I.*, 1871, p. 275.

(2) L'Imperatrice di Russia, nella dichiarazione del 1780, si era riferita, per la designazione del contrabbando di guerra, agli art. 10 e 11 del trattato del 1766 stipulato con l'Inghilterra.

Quelle stesse legislazioni che si sono maggiormente accostate all'osservanza di questa massima razionale e liberale, in determinate occasioni vi si allontanano, per tener conto soltanto di quello che può essere l'interesse momentaneo di una delle parti belligeranti. Così l'art. 216 del nostro codice per la marina mercantile, pure enumerando in via esclusiva fra gli oggetti di contrabbando istrumenti o materie che possono essere impiegati *direttamente* in un uso bellico, contiene tuttavia la seguente restrizione: « Salvo le diverse convenzioni internazionali *e le speciali dichiarazioni fatte al principio delle ostilità*, si dichiarano oggetti di contrabbando ecc. » In tal modo è lasciata facoltà alle autorità governative, all'iniziarsi della guerra, di aggiungere nuove proibizioni anche relativamente ad oggetti che non possono servire *immediatamente* all'armamento marittimo o terrestre. E infatti nel 1866, in occasione della guerra contro l'Austria, il ministro della marina nelle sue istruzioni agli ufficiali dell'armata, dichiarava essere contrabbando di guerra, oltre a ciò che era indicato nell'art. 216 del Codice per la marina mercantile, i soldati di terra o di mare e i dispacci e la corrispondenza ufficiale e di più lo zolfo e il nitro (1), materie che, se sono elementi della polvere da guerra, per sè stesse non sono atte ad essere impiegate in un uso bellico. Conviene tuttavia rammentare che l'Ita-

---

(1) L'art. 8 delle istruzioni del ministro della marina del 20 giugno 1866, è così formulato: « Sono contrabbando di guerra i cannoni, mortai, fucili, le carabine, i revolvers, le pistole, sciabole ed altre armi da fuoco o portatili di ogni genere; i proiettili, la polvere da guerra, il cotone fulminante e le munizioni da guerra di qualunque specie; i soldati di terra o di mare regolari o volontari; gli attrezzi ed oggetti di vestiario od armamento militare, i dispacci e la corrispondenza ufficiale e generalmente tutto ciò che senza subire ulteriore manipolazione possa servire ad immediato armamento marittimo o terrestre. Sono inoltre considerati come contrabbando di guerra lo zolfo e il nitro ».

lia fu sempre fra le nazioni che mostrarono, a questo proposito, una certa tolleranza e moderazione. Così il carbon fossile, che altri Stati considerano come contrabbando, non fu ritenuto tale nella guerra del 1866 e nemmeno in quella del 1859. Oltre a ciò, nel trattato di commercio stipulato dallo Stato nostro con gli Stati Uniti d'America il 26 febbraio 1871, all'art. 15 fu espressamente dichiarato libero, anche in caso di guerra fra le alte parti contraenti, il commercio di ogni specie di mercanzie che non siano quelle espressamente indicate e l'eccezione contempla soltanto armi e munizioni ed in generale cose già preparate per la guerra (1). Così si considerano contrabbando unicamente gli oggetti che possono *in via assoluta* rivestire tale carattere, escludendo qualsiasi specie di contrabbando relativo.

In Francia, per regola generale, non si proibisce in caso di guerra il trasporto al nemico, se non delle merci che possono servire di per sè ad un uso militare. In questo senso vennero tracciate le istruzioni del 31 marzo 1854, che tuttavia vietarono per di più il nitro e lo zolfo; quelle del 25 luglio 1870, pure disponendo in modo analogo, contemplarono espressamente anche il trasporto di milizie di terra o di mare e di dispacci ufficiali. Il carbone non fu mai reputato contrabbando; la stessa cosa poteva dirsi pei viveri fino al 1885, nel quale anno il governo francese, mentre duravano le ostilità colla Cina, credette opportuno di dichiarare il riso merce di contrabbando. Ciò diede luogo ad alcune proteste, specialmente da parte dell'Inghilterra, ma il ministro Ferry replicò che la dichiarazione della Francia non aveva nulla di contrario al diritto delle genti, perchè il riso rappresentava per la Cina l'importo pagato in natura delle contri-

(1) Vedasi nell'*Annuaire*, 1872, p. 815, 816. — Confr. pure Kusserow, *Les devoirs d'un gouvernement neutre* (*Revue de D. I.*, 1874, p. 68).

buzioni dirette, che i governatori delle provincie erano tenuti a versare al governo centrale, e perchè i soldati dell'esercito cinese ricevevano in parte la loro paga mediante riso. Questa derrata dunque poteva per una delle parti belligeranti essere impiegata in un uso militare. Il governo britannico si limitò a protestare e nessuna speciale controversia venne a sorgere, perchè gli incrociatori francesi non ebbero allora occasione di catturare, per ragione di contrabbando di guerra, alcuna nave europea (1). Non v'ha dubbio, a mio avviso, che la condotta della Francia fu nella guerra del 1885 assolutamente ingiustificata ed arbitraria. Qualunque fosse stato l'impiego al quale i cinesi potevano destinare il riso, poichè si trattava d'imporre ai neutri una grave restrizione alla libertà del loro commercio, senza che sussistesse lo stato di blocco, conveniva tener conto della norma, ormai passata nella consuetudine della maggior parte degli Stati, che esclude i viveri dagli oggetti di contrabbando.

Il regolamento prussiano del 20 giugno 1864 (art. 8) comprende in questa categoria soltanto gli oggetti che possono essere impiegati *direttamente* ad un uso bellico e non contempla nè lo zolfo nè il nitro. Ambedue queste materie

(1) Confr. Bulmerincq, *Völkerrecht*, p. 375. — Calvo, *op. cit.*, T. V, p. 20-26, 28-29 e T. VI *Supplément Général* p. 518, 519. — F. De Martens, *op. cit.*, T. III, p. 352. — Funck-Brentano et Sorel, *Précis*, p. 417. — Funck-Brentano, *La déclaration de Paris de 1856 et son application dans les temps modernes*. (*Revue Générale de D. I. P.*, 1894, p. 329). — *Journal*, 1880, p. 127. — Perels, *op. cit.*, p. 276. — Despagnet, *op. cit.*, p. 689. — Bonfils, *op. cit.*, p, 827-828. — Durante la guerra del 1895 contro il Madagascar, la Francia si limitò a considerare come merci di contrabbando le sole armi e munizioni. Infatti un decreto del 21 aprile 1895 del Presidente della repubblica dichiarò: « .... prohibée, pendant la durée des opérations militaires à Madagascar, la sortie de France et d'Algérie de toutes armes de guerre, pièces d'armes de guerre finies et munitions de guerre à destination de Madagascar » (*Revue Générale de D. I. P.*, 1896, p. 63).

sono tuttavia classificate fra il contrabbando nel trattato stipulato dalla Germania col Messico nel 1870 e la seconda delle due in quello concluso nel 1875 con la Repubblica di Costa Ricca (1).

Il governo austro-ungarico, nell'ordinanza del 3 marzo 1864 emanata in occasione della guerra contro la Danimarca, si attenne, circa l'enumerazione degli oggetti di contrabbando, presso a poco al concetto stesso che fu seguìto nel 1864 dal governo prussiano, aggiungendo tuttavia il nitro e lo zolfo (2). Invece, nella dichiarazione di neutralità pubblicata il 29 luglio 1870 al manifestarsi delle ostilità fra la Germania e la Francia, esso abbandonò al beneplacito delle parti belligeranti la cura di determinare quali mercanzie i sudditi della monarchia dovessero astenersi dal portare al territorio degli Stati combattenti. In questa dichiarazione è infatti detto: « È proibito di trasportare su navi che inalberino bandiera austro-ungarica truppe appartenenti agli Stati belligeranti o di trasportare ad essi oggetti che, a norma del diritto generale delle genti *o secondo i regolameuti pubblicati dal governo di questi Stati*, siano considerati come contrabbando di guerra. . . . . . . Colui che violasse la proibizione su menzionata, non potrebbe invocare alcuna protezione dal governo, se il sequestro e la confisca delle merci fossero regolarmente seguiti (3).

L'Ukase imperiale russo del 24 marzo 1877, emanato successivamente alla dichiarazione di guerra contro la Turchia, contiene una enunciazione molto estesa ed accurata

(1) Perels, *op. cit.*, p. 275, 441. — Bulmerincq, *op. cit.*, l. c.

(2) Vedasi il testo dell'ordinanza austriaca del 1864 in Calvo, *op. cit.*, T. IV, p. 479-80.

(3) Il testo dell'ordinanza austriaca del 29 luglio 1870 é riportato in Perels, *op. cit.*, 418-420.

(Art. 6) dei vari oggetti di contrabbando, contemplando anche quei nuovi mezzi di offesa che la scienza ha messo a disposizione dell'arte militare; ma, fatta eccezione per lo zolfo e pel nitro, enuncia soltanto oggetti che possono *direttamente* essere impiegati in un uso guerresco. Assimila poi al contrabbando (Art. 7) il fatto di chi trasporta truppe e dispacci al nemico o lo rifornisce di navi da guerra (1). Disposizioni analoghe contiene la dichiarazione di neutralità spagnuola del 26 luglio 1870 (2) e quella danese del 25 luglio dello stesso anno (3).

In Inghilterra prevale il concetto che il determinare quali siano le materie di contrabbando, appartenga, salvo ciò che fu pattuito nei trattati, non al diritto internazionale, ma al diritto interno. Il governo britannico al cominciare di ogni guerra, si riserva la facoltà di stabilire mediante ordinanze, che prendono il nome di *orders Council*, quali oggetti debbano ritenersi proibiti. Seguendo questo sistema, col quale si tien conto soltanto della momentanea opportunità, l'Inghilterra si mostra più o meno severa nella classificazione degli oggetti di contrabbando, a seconda che essa si trovi nella condizione di belligerante o di neutrale. Nel primo caso estende le proibizioni fino agli ultimi limiti; persino i viveri, quando può sorger sospetto che siano destinati ad alimentare le truppe nemiche, furon ritenuti dalle Corti del Regno Unito contrabbando. Nel 1855, durante la guerra di Crimea, come tale fu considerato anche il carbone, quantunque la Francia e il Piemonte avessero dato, rispetto a questa derrata, un ben diverso esempio. Nel caso invece che

(1) Vedasi il testo dell' Ukase russo, nell'*Annuaire* 1878, p. 674. — Confr. pure F. De Martens, *op. cit.*, vol. III, p. 848, 849. — Calvo, *op. cit.*, T. IV, p. 482-483. — Louis, *op. cit.* (*Journal*, 1877, p. 302-305).

(2) Art. 8. — Perels, *op. cit.*, p. 424.

(3) § 4. — Perels, *op. cit.*, p. 417-418. — Bulmerincq, *op. cit.*, p. 375.

l'Inghilterra si trovi in condizione di neutrale, allora essa porta al commercio dei propri concittadini il minor numero possibile di limitazioni e non riconosce che le prescrizioni emanate dai governi belligeranti possano essere realmente obbligatorie pei sudditi britannici. A questo principio si pone una sola restrizione ed è quella che i cittadini, i quali vogliono compiere un commercio vietato dagli Stati combattenti, agiscono a loro rischio e pericolo, senza poter invocare l' intervento del proprio governo per far valere un diritto d'indennizzo in caso di cattura. Questo sistema, dal quale la politica del Regno Unito non ha mai voluto dipartirsi, ottenne una riconferma segnatamente nelle discussioni che ebbero luogo nel 1870 al Parlamento, quando si trattò di votare il *Foreign Enlistment Act* (1), legge del 7 agosto 1870 che mira a regolare la condotta dei sudditi britannici durante le ostilità fra Stati stranieri (2). Del resto, nel proclama pubblicato il 13 maggio 1861 durante la guerra di secessione americana, e nella dichiarazione di neutralità del 1877 emanata durante la guerra turco-russa, il governo inglese si limitò a designare le merci il cui trasporto ai belligeranti doveva pei sudditi del Regno Unito ritenersi proibito, coll'indicazione di armi, munizioni da guerra e di *qualsiasi oggetto considerato come contrabbando di guerra secondo il diritto e gli usi delle nazioni moderne* (3). Ecco una forma molto indeter-

(1) An act to regulate the conduct of Her Majesty's subjects during the existence of hostilities between foreign States with which Her Majesty is at peace (33 and 34, Vict. ch. 90) *Annuaire*, 1872, p. 47 e seg. — Confr. pure in Perels, *op. cit.*, p. 408 e seg.

(2) In quell'occasione l'*Attorney General* dichiarò appunto che, per determinare se un dato oggetto avesse o no il carattere di contrabbando, il governo inglese doveva riferirsi non al diritto delle genti, ma alle leggi nazionali, salva l'applicazione dei trattati esistenti.

(3) Anche durante la guerra Cino-Giapponese il ministro Grey alla Camera dei Comuni nella seduta del dì 6 agosto 1894 fu invitato a dichia-

materia che non potrebbe servire in guerra senza aver subìto una trasformazione o manipolazione. Il governo giapponese tuttavia non solo non proibì, ma addirittura favorì, il commercio del carbone coi porti cinesi (1). La Cina in questa occasione giunse a dichiarare contrabbando di guerra non solo i cavalli, ma anche il clorato di potassa e il riso (2), seguendo così l'esempio che le era stato dato dalla Francia nel 1885.

Da questi brevi cenni emerge che nella pratica degli Stati sussistono sempre grandi divergenze nel determinare quali siano le merci costituenti contrabbando di guerra e che, lungi dal manifestarsi generalmente la tendenza a restringere il numero degli oggetti proibiti entro i dovuti limiti, anche alcuni degli Stati più civili recentemente si son mostrati propensi a far prevalere, sopra un concetto veramente giuridico del contrabbando, i loro speciali e momentanei interessi. Quali saranno veramente i criteri giuridici per contraddistinguere gli oggetti il cui commercio con gli Stati belligeranti può legittimamente proibirsi, da quelli che è lecito liberamente portare anche ai paesi che si trovano in condizioni di ostilità?

23. — Il Grozio, per ciò che concerne il contrabbando di

---

(1) Quantunque il carbone non fosse stato dichiarato dal Giappone merce di contrabbando, i negozianti di questo Stato per spirito di patriottismo si astenevano dal farne alcun invio ai porti cinesi. Le navi giapponesi ne facevano gran consumo, ma questa merce esisteva al Giappone in sì considerevole quantità, che i magazzini ne erano sempre ingombri, e intanto il carbone australiano riusciva, a danno del commercio giapponese, a crearsi un importante sbocco in Cina. Allora il governo del Giappone stimò opportuno d'incoraggiare esso stesso l'esportazione del carbone, (*Journal*, 1895, p. 695). — Vedasi pure Ariga, *De la protection accordée aux Chinois résidant au Japon pendant la guerre cino-japonaise*, (*Revue Générale de D. I. P.*, 1895, p. 580).

(2) *Journal*, 1894, pag. 1142; e *Revue Générale D. I. P.*, 1894, pagine 475-476.

guerra, distingueva le cose in tre categorie: 1° Quelle che servono esclusivamente per gli usi della guerra *(quæ in bellum tantum usum habent).* 2° Quelle che non hanno nella guerra alcuna utilità *(quæ in bellum nullum usum habent).* 3° Quelle che possono essere utili tanto in guerra come in pace *(quæ in bello et extra bellum usum habent).* Nessun dubbio per le cose della prima e della seconda categoria; le une infatti devono necessariamente considerarsi come contrabbando di guerra, le altre non possono mai acquistare tale carattere. Quanto agli oggetti della terza categoria che possono avere un doppio uso *(ancipitis usus),* come i viveri, l'oro, l'argento, le munizioni navali ecc., il belligerante avrà facoltà di sequestrarli ogniqualvolta lo esigano le necessità della guerra (1). Così venne a formarsi la dottrina, secondo la quale il contrabbando deve distinguersi in *assoluto* e in *relativo*, a seconda dei casi e delle circostanze.

La classificazione del Grozio fu oggetto di critica da parte del Bynkershoek, il quale acutamente dimostrò come lasciando il belligerante arbitro nel determinare quali merci possano venire impiegate in un uso bellico, qualunque oggetto finirebbe per diventare suscettibile di proibizione. Egli invece osserva che esistono alcune cose le quali possono nello stato in cui si trovano servire *immediatamente* e *direttamente* agli usi della guerra, mentre altre non potrebbero essere impiegate a questo scopo se non dopo aver subito una trasformazione o una preparazione. Le prime soltanto per regola generale sono da reputarsi merci di contrabbando; come eccezione considera tuttavia in questa

(1) « Si tueri me non possunt nisi quae mittuntur intercipiam, *necessitas* ut alibi exposuimus, jus dabit ». — GROTIUS, *De jure belli*, L. III, C. I, § 5.

categoria anche le munizioni navali (1). Ecco adunque che pure questo giurista riteneva in certi casi confiscabili alcuni oggetti *ancipitis usus*.

La teoria svolta dall'Hübner, quantunque molto complicata e piena di distinzioni e suddistinzioni, prende come punto di partenza la tripartizione immaginata dal Grozio (2). Mentre però quest'ultimo autore nei casi dubbi proponeva si facesse prevalere l'interesse dei belligeranti, egli invece insegna che: « ce sont les lois de la neutralité qui décident définitivement du choix des marchandises dont le commerce ou le transport chez les belligérants demeure libre aux neutres (3) ».

Altri scrittori preoccupati dall'idea che il commercio dei neutrali non avrebbe dovuto essere interrotto dalle ostilità fra due determinati Stati, arrivarono persino a sostenere che i popoli, il commercio dei quali consiste principalmente nell'esportazione di oggetti che servono in modo esclusivo agli usi della guerra, avrebbero potuto continuarlo anche con gli Stati belligeranti come in tempo di pace (4).

Si comprende che oggidì simile teoria, che tien conto soltanto degli interessi dei neutrali e non di quelli dei belligeranti e mette in non cale i doveri della neutralità, non trovi più alcun seguace (5). Mentre invece la dottrina del Grozio, che contempla anche il contrabbando di guerra *relativo* o *accidentale*, continua ad essere adottata da vari autori di diversi paesi. Anzitutto i giuristi inglesi, ispirandosi alla pratica seguita nel loro paese, ritengono general-

(1) Bynkershoek, *Quaestiones juris publici*, L. I, C. X.

(2) Hübner, *op. cit.*, T. I, P. II, C. I, §§ 5 e 6.

(3) C. I, § 7.

(4) Galiani, *op. cit.*, p. 812. — Azuni, *op. cit.*, P. II, C. II, § 6.

(5) Alcuni scrittori però anche ai giorni nostri vorrebbero abolire ogni specie di contrabbando — Vedi *infra* al n. 25.

mente doversi tener conto delle condizioni speciali in cui si svolge una guerra, della natura del carico e della sua destinazione per stabilire se un determinato oggetto, che può servire tanto ad un uso pacifico quanto guerresco, debba essere riputato contrabbando bellico (1). Una teoria non molto dissimile fu frequentemente sostenuta anche nell'Europa continentale. Così il Heffter, dopo avere osservato che la nozione di contrabbando di guerra è oltremodo complessa e variabile nel tempo e nello spazio, conclude che il carattere di merce proibita può attribuirsi non solo alle armi e alle munizioni, ma anche alle materie prime atte ad esser trasformate in altre materie o in strumenti suscettibili di un uso bellico, e a tutte quelle speciali macchine che vengono man mano inventate e che ricevono applicazione pei bisogni della guerra (2). A conclusione analoga, vengono pure alcuni scrittori i quali affermano bensì che in via normale soltanto le cose che servono *direttamente* alla guerra sono da riguardarsi come contrabbando, ma che poi aggiungono essere pure lecito in questa categoria classificare tutti gli oggetti e le materie che si dimostri potere il belligerante impiegare per un determinato scopo guerresco (3).

---

(1) Phillimore, *op. cit.*, vol. III, §§ 245 e seg. — Travers-Twiss, *op. cit.*, vol. II, §§ 142 e seg.

(2) Heffter, *op. cit.*, § 160. — Confr. pure Massé, *op. cit.*, T. I, n. 206-210. — Desjardins, *Dr. comm. marit.*, T. I, n. 24. — F. De Martens, *op. cit.*, T. III, p. 351. — Vedasi anche Vattel, *op. cit.*, P. III, § 112. — Il congresso militare riunito a Madrid nel 1892 formulava nel modo seguente l'art. 1 (cap. VII) del progetto di codificazione delle leggi della guerra da esso elaborato: « Indipendentemente dalle armi e dal materiale riconosciuti attualmente come contrabbando di guerra, avranno lo stesso carattere le sostanze e gli istrumenti che in seguito costituiranno per sè stessi *o col mezzo di facile trasformazione*, elementi propri all' attacco o alla difesa ». — Lehr, *op. cit.*, *Revue de D. I.*, 1893, pag. 885.

(3) Confr. Pinheiro-Ferreira, nota al *Précis du dr. des gens*, di G. F.

In opposizione con queste teorie, che ammettono in qualche modo l' esistenza di un contrabbando di guerra *relativo* o *accidentale*, sta l'opinione, la quale tende sempre più a prevalere, di chi sostiene che soltanto le materie e gli strumenti suscettibili di per sè, senza bisogno di alcuna preparazione o trasformazione, di venire immediatamente usati nella guerra terrestre o marittima, possono esser riputati merci di contrabbando (1). Questa, a mio giudizio, è indubbiamente la dottrina che meglio corrisponde ai principî del diritto razionale e che riesce a conciliare equamente gli interessi degli Stati belligeranti con quelli dei popoli neutrali. Il distinguere il contrabbando in assoluto e relativo non è cosa accettabile, perchè cosí si giunge a renderne il concetto oltremodo incerto e variabile e a giustificare i maggiori arbitrii da parte dei belligeranti. Le

---

De Martens, T. II, § 819, pag. 330-331. — Rocco, *op. cit.*, P. II, C. 46, p. 440-442. — Bluntschli, *op. cit.*, art. 801-805, p. 448-452.

(1) Azuni, *op. cit.*, vol. II, pag. 132-140. — Klüber, *op. cit.*, § 288, p. 863-864. — Ortolan, *op. cit.*, T. II, pag. 165-166. — Hautefeuille, *op. cit.*, T. IV, p. 419-420. — Caumont, *Dictionnaire*, p. 602, n. 21. — Casanova, *op. cit.*, vol. III, Lezione 24, p. 215 e seg. — Vidari, *op. cit.*, p. 811 e seg.; e nella *Revue de D. I.*, 1871, p. 285. — Fiore, *op. cit.*, vol. III, p. 428-435; e *Dir. int. codif.*, nn. 1206-1207. — Schiattarella, *op. cit.*, p. 25-80. — Paternostro, *op. cit.*, p. 45. — Sandonà, *op. cit.*, p. 491-492. — Dudley-Field, *op. cit.*, art. 859. — Perels, *op. cit.*, p. 274. — Von Bar, confr. nella *Revue de D. I.*, 1894, p. 78. — Despagnet, *op. cit.*, p. 689-691. — Kleen, *Avant-projet de règlement international sur la contrebande de guerre et les transports interdits aux neutres*, §§ 1-4 (*Revue de D. I.*, 1898, p. 400). — L'Istituto di diritto internazionale formulò il § 80 del regolamento sulle prede marittime nel modo seguente: « Sont sujets à saisie, durant la guerre, les objets susceptibles d'être employés à la guerre *immédiatement*, qui sont transportés par des navires de commerce nationaux, neutres ou ennemis, pour le compte ou à destination de l'ennemi (contrebande de guerre). Les gouvernements belligérants auront à determiner d'avance, à l'occasion de chaque guerre, les objets qu'ils tiendront pour telle ». Il § 82, consacrando l'opinione comunemente propugnata dagli autori e nella pratica degli Stati, aggiunge: « Ne sont pas réputés contrebande de guerre les objets nécessaires à la defence de l'équipage et du navire, pourvu que le navire n'en ait pas fait usage pour résister à l'arrêt, à la visite, à la recherche ou à la saisie ».

ordinanze che gli Stati implicati in una guerra sogliono pubblicare all'iniziarsi delle ostilità, nelle quali si vieta ai neutrali il commercio di determinati oggetti, a buon dritto quindi possono essere considerate come atti illegittimi e privi di valore pei terzi Stati, quando contengano proibizioni contrarie ai principî del diritto comune (1). Non per questo mi pare possa essere desiderabile il sopprimere nella pratica degli Stati, l'uso che i governi belligeranti pubblichino la lista delle merci che essi considerano come contrabbando di guerra. Ciò infatti costituisce un mezzo per mettere in guardia i neutrali dall'esporsi ad atti di sequestro e di confisca; mentre se, in mancanza di una enumerazione esplicita ed esatta, il diritto di cattura fosse subordinato al diverso concetto che i vari tribunali delle prede possono avere su ciò che sia contrabbando, le proprietà dei neutrali correrebbero i maggiori rischi anche quando essi intendessero in piena buona fede di osservare i doveri della neutralità. Conviene d'altra parte non dimenticare che le specie e il numero degli oggetti di contrabbando sono destinati a subire continue modificazioni, man mano che, coi progressi dell'arte militare, sorge l'opportunità d'impiegare sempre nuove macchine ed ordigni. Ecco dunque che nell'ordinanza pubblicata al principio della guerra si può vietare anche il trasporto di quei

(1) Confr. G. F. De Martens, *op. cit.*, T. II, § 318. — Casanova, *op. cit.*, vol. II, Lez. 24, p. 220 — Fiore, *op. cit.*, vol. III, p. 430; e *Dir. int. codif.*, n. 1208. — Schiattarella *op. cit.*, pag. 18. — Sandonà, *op. cit.*, p. 486. — Hautefeuille, *op. cit.*, T. IV, p. 438 e seg. — Quest'ultimo autore (p. 440) così si esprime: « Pour donner des lois, il faut nécessairement posséder le droit de juridiction; pour appliquer des peines portées contre les contraventions à ces lois, il faut avoir la suprême puissance sur les contrevenans. Or, en vertu du principe de l'indipendence des nations, cette juridiction, cette puissance n'appartient à chaque peuple que sur son territoire et sur ceux qui l'habitent ».

nuovi istrumenti che, pure avendo tutti i caratteri delle merci di contrabbando, non fossero stati ancora considerati in tale categoria. È certo però che gli Stati non dovrebbero mai nell'esercizio di questa loro facoltà, pretendere di proibire determinate merci che così come si trovano non potessero servire ad un uso guerresco (1).

In sostanza il criterio in base al quale si potrebbero, a mio avviso, stabilire i limiti fino ai quali è lecito giungere nel classificare tra il contrabbando di guerra le diverse specie di oggetti, non sarebbe quello che emerge dalla tripartizione proposta dal Grozio, ma piuttosto quello che deriva dalla considerazione del Bynkershoek che alcune cose possono essere impiegate nella guerra senza bisogno di alcuna trasformazione, che altre invece non potrebbero servire a questo scopo senza una trasformazione. Ciò posto, nessuna importanza avrebbe il fatto che una data cosa potesse essere usata non solo in guerra ma anche in pace; nè, per es., la dinamite verrebbe a perdere il carattere di contrabbando per quanto venisse dimostrato che questa materia è suscettibile di un impiego pacifico, come sarebbe l'uso che si potrebbe farne in una cava di pietre. Così un belligerante avrebbe facoltà di dichiarare contrabbando certi speciali istrumenti, come i riflettori elettrici, i quali, se possono servire ad uno scopo industriale, ornamentale, ecc. ecc. sono però tali, senza bisogno di alcuna preparazione, da contribuire in modo efficacissimo alla sicurezza di una flotta bloccante che volesse guardarsi dagli attac-

---

(1) Giustamente quindi il Fiore (*Dir. int. codif.*, n. 1208, pag. 378) critica l'ultima parte del § 30, testè citato, del regolamento delle prede votato dall'Istituto di diritto internazionale, poichè lascia ai belligeranti un'illimitata facoltà nello stabilire quali merci siano da considerarsi come contrabbando di guerra.

chi notturni delle torpediniere avversarie (1). Mentre invece non dovrebbe dichiararsi contrabbando lo zolfo, il nitro, il piombo e ogni specie di metallo, poichè simili materie non possono servire ad un uso bellico senza essere state prima mescolate o lavorate; quindi non potrebbe dirsi che chi ne ha rifornito i belligeranti è venuto meno ai doveri della neutralità, poichè esse di per sè non costituiscono veramente alcun mezzo di offesa o di difesa (2). Se si dovesse tener conto delle potenziali trasformazioni di cui sono suscettibili le varie materie prime, tutte potrebbero essere proibite, poichè tutte sono atte in via indiretta a servire ai bisogni di un belligerante. Così si andrebbe incontro ai più gravi arbitrii e la nozione di contrabbando di guerra non potrebbe comprendersi con alcun principio generale, ma solo per mezzo di una lunga e dettagliata casuistica, necessariamente imperfetta e deficiente.

Il criterio adunque che i tribunali delle prede dovrebbero prender per guida, per determinare se una data merce sia o no contrabbando bellico, sarebbe quello di attribuire tale carattere a tutti gli strumenti e materie (e soltanto a questi) già preparati per servire *immediatamente* agli usi della guerra. Abbiamo però dimostrato che i tribunali bellici, come sono costituiti attualmente, non potrebbero prescindere dalle disposizioni dei trattati e nemmeno da quelle

---

(1) La mia opinione è in opposizione con quella dell' Hautefeuille, *op. cit.*, T. IV, p. 419-20, il quale sostiene che le derrate che vengono considerate dal Grozio, come *ancipitis usus* non possono in alcun caso essere reputate contrabbando bellico.

(2) Per lo stesso motivo il danaro non dovrebbe considerarsi fra gli oggetti di contrabbando. — Vari autori però si pronunciano in senso contrario, in ispecie quando il danaro, trovato a bordo di una nave di commercio e diretto ad uno dei belligeranti, sia il frutto di un prestito emesso per provvedere alle spese della guerra. — V. Politis, *Les emprunts d'Etat en droit international*, Paris, Pedone, 1894, p. 31. — Calvo, *op. cit.*, T. V, § 2748, p. 31-32.

della legislazione interna (1). Il tener presente la norma sopra indicata sarebbe ad ogni modo utile per farne applicazione ogniqualvolta nel diritto positivo si presentasse una lacuna o sorgesse qualche difficoltà d' interpretazione. È perciò evidente che come contrabbando potrebbe esser riputato anche il cotone fulminante, la dinamite, la balistite, la panclastite ed ogni sostanza esplodente atta a produrre uno sparo, anche se la legislazione interna si limitasse a vietare il trasporto al nemico della polvere pirica (2). D'altra parte se le disposizioni legislative di un determinato Stato belligerante comprendessero fra le merci proibite p. es. lo zolfo e il nitro, il divieto non potrebbe per analogia essere esteso ad altre materie prime non espressamente contemplate, le quali, sebbene facilmente trasformabili in materiale da guerra, non costituissero di per sè un mezzo *diretto* di offesa o difesa.

24. — Al contrabbando di guerra viene generalmente assimilato il fatto di trasportare per conto del nemico truppe o dispacci ufficiali. Anzi la grande maggioranza degli autori (3) vede giustamente in simile atto un' infrazione della

---

(1) Vedasi Parte Prima n. 5 p. 18 e n. 7 p. 25, 26.

(2) Confr. in questo senso anche BUZZATI, *L'offesa e la difesa nella guerra secondo i moderni ritrovati*, Roma, Loescher, 1888, p. 355.

(3) WHEATON, *Eléments*, T. II, p. 161; HEFFTER, *op. cit.*, § 157 *bis*. — BLUNTSCHLI, *op. cit.*, art. 815. — PERELS, *op. cit.*, p. 286-288. — GEFFCKEN, in Holtzendorff, *Handbuch des Völkerrechts*, vol. IV, pag. 785 e seg. — HAUTEFEUILLE, *op. cit.*, T. IV, p. 462 e seg. — ORTOLAN, *op. cit.*, T. II, p. 197-201. — FIORE, *op. cit.*, vol. III, p. 485-487, n. 1706, 1707; e *Dir. int. codif.*, nn. 1209, 1210 — SANDONÀ, *op. cit.*, p. 485. — DESPAGNET, *op. cit.*, p. 694-695. — PHILLIMORE, *op. cit.*, T. III, § 271. — WHEATON, *Eléments*, T. II, p. 161 e seg. — Anche il § 84 del regolamento sulle prede dell'Istituto di diritto internazionale dispone: « Sont assimilés au transport interdit de contrebande de guerre les transports de troupes pour les opérations militaires, sur terre et sur mer de l'ennemi, ainsi que les transports de la correspondence officielle de l'ennemi, par les navires de commerce nationaux neutres ou ennemis ». — Confr. pure gli art. 3 e 4 del cap. VII del progetto votato dal congresso militare di Madrid del 1892. — LEHR, *op. cit.*, *Revue de D. I.*, 1893, p. 335-336.

neutralità ben più grave di quella che risulta dal semplice trasporto di una merce proibita, poichè si tratta di un soccorso diretto che si presta ad una delle parti belligeranti.

Non sempre però sarà sufficiente l'aver permesso ai soldati o agli ufficiali di una delle parti combattenti d'imbarcarsi sù una nave che si diriga verso il porto di uno Stato belligerante, per concludere che fu commessa una violazione della neutralità. Converrà infatti distinguere a seconda che sia stato fornito il mezzo di trasporto ad una vera spedizione militare, piuttosto che siasi accolto su una data nave qualche soldato o ufficiale che viaggiava come semplice passeggero, e nel primo caso soltanto sussisterà il diritto di cattura (1). *A fortiori* non potrà condannarsi la nave che siasi prestata a condurre ad un paese belligerante un certo numero di emigranti, anche se questi si fossero imbarcati allo scopo di arruolarsi sotto la bandiera della loro patria (2).

Quanto al trasporto della corrispondenza di uno Stato belligerante, è necessario distinguere fra la corrispondenza ordinaria e quella ufficiale, che abbia in qualche modo re-

---

(1) Confr. l'art. 8, or ora citato, del progetto del congresso di Madrid, che è così formulato: « La nave neutrale che trasporta le truppe di un belligerante può essere catturata e confiscata; non si ha però il diritto di punire il semplice trasporto di militari e marinai di una nazione belligerante, senza missione di guerra, ma come passeggeri ordinari ». — Confr. pure Fiore, *op. cit.*, vol. III, p. 435-36, n. 1706; e *Dir. int. codif.*, n. 1220. — Perels, *op. cit.*, pag. 290. — Tuttavia anche il trasporto di qualche persona isolata potrebbe considerarsi come contrabbando di guerra, quando si fosse saputo che si trattava di persona che può rendere ad uno dei belligeranti servigi speciali d'importanza grandissima. — Vedasi il caso dell'*Orosembo*, citato dal Calvo, *op. cit.*, T. V, pag. 76, § 2799.

(2) Bluntschli *op. cit.*, art. 816. — Kleen, *Avant projet*, § 27. (*Revue de D. I.*, 1898, p. 406). — Fiore, *op. cit.*, vol. III, pag. 438, n. 1709. — In senso contrario tuttavia, Desjardins, *Traité de dr. comm. marit.*, T. I, p. 57.

lazione coi fini stessi della guerra. È certo che una nave che si assume l'incarico di far pervenire a destinazione le lettere che i privati possono scriversi fra un paese neutrale ed uno belligerante o viceversa, non compie nulla di contrario ai doveri della neutralità (1); affinchè sussista il diritto di cattura deve trattarsi adunque di corrispondenza ufficiale. A questa venne parificato, durante la guerra di secessione americana, l'invio di agenti diplomatici di uno Stato belligerante ad uno neutrale. L'8 novembre 1861 avvenne infatti che due commissari degli Stati confederati sudisti, che aveano preso imbarco al porto dell'Avana sul *Trent*, nave postale inglese, diretti in Europa, affine di stabilire rapporti diplomatici fra i loro Stati e quelli del vecchio continente, furono arrestati in alto mare per opera della nave da guerra degli Stati Uniti il *San Jacinto*. Effettuatosi l'arresto, ad onta delle rimostranze del capitano del *Trent*, si lasciò che questa nave continuasse liberamente il suo viaggio. Per giustificare il proprio operato, il comandante della nave da guerra americana dichiarò che egli aveva considerato gli agenti degli Stati sudisti, come dispacci personificati. Per questo fatto l'Inghilterra sollevò grandissime proteste, le quali vennero appoggiate anche dalla Francia, dalla Prussia e dall'Austria. Lord Russell, in nome del governo britannico, reclamò la liberazione dei prigionieri, ma il Seward, pel governo americano, sostenne la tesi che gli agenti diplomatici in questione potevano esser riguardati come contrabbando di guerra; egli tuttavia finì per ordinare che fossero rimessi alle autorità in-

(1) Confr. Dudley-Field, *op. cit.*, art. 862. — Fiore, *Dir. int. codif.*, n. 1219. — Kleen, *Avant projet*, § 21. (*Revue de D. I.*, 1893, p. 405).

glesi, dichiarando che il governo americano non aveva interesse per trattenerli (1).

Numerosissime furono le discussioni che seguirono a questo proposito fra i giuristi, i quali, per la maggior parte, espressero l'opinione che gli inviati accreditati da uno Stato belligerante presso una potenza neutrale, non possono essere considerati come contrabbando di guerra, anche se quest'ultima non abbia ancora riconosciuto l'indipendenza dello Stato combattente. Si sostenene infatti che non può negarsi agli Stati belligeranti la facoltà di mantenere relazioni diplomatiche con Stati neutrali, in quanto queste possono essere un mezzo efficacissimo per devenire alla conclusione della pace. Il belligerante quindi, pure avendo diritto di vietare agli agenti dello Stato nemico di attraversare il suo territorio, non potrebbe impedire ad una nave neutrale di trasportarli al paese verso il quale sono diretti, nè gli sarebbe lecito di compierne l'arresto in alto mare o in acque territoriali neutrali (2).

Qualche autore tuttavia ritiene che può essere assimilato al contrabbando di guerra anche il trasporto di agenti di una potenza belligerante, quando questi debbano pre-

(1) Sul fatto del *Trent*, confr. WHARTON, *Du droit de visite des belligérants à bord des navires de puissances neutres et du droit de prise à l'égard des objets de contrebande de guerre*, (*Journal*, 1884, p. 843 e seg.) — CALVO, *op. cit.*, T. V, p. 85-96. — PERELS, *op. cit.*, p. 288-289. — PIERANTONI, *Storia del dir. int. nel secolo XIX*, pag. 173-174. — FIORE, *op. cit.*, vol. III, p. 439-440. — GEFFCKEN, in *Holtzendorff, Handbuch des Völkerrechts*, vol. IV, p. 787-788.

(2) BLUNTSCHLI, *op. cit.*, all'art. 817, p. 457. — FIORE, *op. cit.*, vol. III, p. 439, n. 1709; e *Dir. int. codif.*, n. 1221. — CALVO, *op. cit.*, T. V, p. 82, 96. — WHARTON, *op. cit.*, nel *Journal*, 1884, p. 847-848. — F. DE MARTENS, *op. cit.*, T. III, pag. 353. — GEFFCKEN in *Holtzendorff Handbuch*, vol. IV, p. 785-786. — DESPAGNET, *op. cit.*, p. 694-695. — KLEEN, *Avant projet*, § 25, (*Revue de D. I.*, 1893, p. 405-406.) — BONFILS, *op. cit.*, p. 840. — Confr. pure CAUCHY, *op. cit.*, T. II, p. 428 e seg. — Questo autore, parlando del fatto del *Trent*, espresse il voto che le navi postali venissero generalmente eccettuate dalla visita.

stare il loro concorso alle operazioni militari o acquistare istrumenti da guerra (1). Il concetto stesso è pure prevalso nella commissione dell'Istituto di diritto internazionale incaricata di studiare la materia del contrabbando bellico, nella recente sessione del 1895 a Cambridge. È necessario rammentare che nel regolamento sulle prede marittime, l'Istituto aveva già votato per questo argomento un complesso di norme (alcune delle quali sono state citate nelle pagine precedenti), ma nel 1892 nella sessione di Ginevra, su proposta del Kleen, si deliberò di riesaminare la questione più accuratamente e si nominò relatore il Kleen medesimo (2). Le idee fondamentali del progetto da questi formulato (progetto del quale dovremo tra breve occuparci), non vennero accettate dalla maggioranza dei membri presenti a Cambridge e la commissione, riunita sotto la presidenza di Lord Reay, elaborò, principalmente col concorso del Perels, un controprogetto il cui § 8 così dispone: « Sont interdits les transports de troupes pour l'ennemi, ainsi que le transport spécial de la correspondence officielle de l'ennemi *et celui des agents ou courriers ayant pour mission de prêter concours aux opérations militaires ou maritimes ou à l'acquisition de munitions ou d'autres moyens de faire la guerre.* Les objets dont le transport est interdit pourront être confisqués et les individus dont le trasport est interdit faits prisonniers de guerre » (3).

---

(1) Perels, *op. cit.*, p. 288. — Si confronti pure il Heffter (*op. cit.*, § 161*) il quale così si esprime: « Il fatto di trasportare gli agenti diplomatici di una potenza belligerante ad un paese neutrale, non potrebbe essere considerato per sè stesso come una violazione della neutralità; *sarebbe necessario che l'agente fosse stato incaricato della missione di concludere un'alleanza per il fine stesso della guerra, affinchè l' arresto e la detenzione potessero esserne giustificati* ».

(2) Vedasi nella *Revue de D. I.*, 1892, p. 541-42.

(3) Rolin, *La XVI session de l'Institut de droit international*, (*Revue de D. I.*, 1895, p. 400-401).

Per quanto questo progetto sia opera di giuristi, che in materia di diritto marittimo meritatamente godono di grandissima autorità, a mio avviso non è perfettamente giustificato il trattare alla stessa stregua il fatto di chi trasporta ad un belligerante individui incaricati di prestare un aiuto *diretto* alle operazioni belliche, ed il fatto di chi accetta che sulla propria nave s' imbarchi un agente incaricato di una missione all'estero, come quella dell'acquisto di strumenti da guerra, il cui adempimento non può avere che un' influenza *indiretta* sull'esito dell'ostilità. Nel primo caso si ha infatti un atto che può equivalere ad un soccorso d'armi e d'armati, nel secondo si ha un atto che per sè stesso non vale ad accrescere le forze offensive o difensive del belligerante. La base giuridica di questa distinzione è, a parer mio, la stessa sulla quale si fonda il principio che soltanto le cose suscettibili di essere *immediatamente* impiegate in un uso bellico possono assumere il carattere di contrabbando di guerra. Perciò, anche se fosse dimostrato che un determinato agente di uno Stato belligerante si reca all' estero, non solo per acquistare armi, ma anche per arruolare dei volontari, il suo arresto, prima che egli potesse adempiere l' incarico avuto, dovrebbe ritenersi illegittimo se compiuto in alto mare a bordo di nave neutrale. A maggior ragione illegittimo dovrebbe giudicarsi l'arresto, fatto in simili condizioni, di qualsiasi agente che fosse incaricato di una missione diplomatica presso i governi esteri. Può concludersi che allo Stato belligerante interessato a reprimere qualsiasi atto che valga ad agevolare le operazioni militari avversarie, non è lecito intervenire verso i neutrali, se non quando si tratti di atto che per sè stesso equivalga ad un aiuto per una delle parti combattenti. E poichè chi si reca all'estero a fare acquisto di

armi o ad arruolare soldati, non viene a portare alcun soccorso allo Stato implicato nella lotta, fino a che queste armi e questi soldati non vengano inviati al paese a cui sono destinati, nel semplice fatto del trasporto di un agente di uno Stato belligerante all'estero non si può vedere alcuna violazione della neutralità.

Ma come si farà a distinguere l'un caso dall'altro e come potrà determinarsi quando ci sia cooperazione diretta piuttosto che indiretta? Evidentemente col mezzo del diritto di visita e nei casi più gravi bisognerà riconoscere che i belligeranti possono, nell'esercizio di questo, giungere persino a perquisire gli individui sospetti, per vedere se siano in possesso di qualche documento compromettente (1). Il caso si è verificato recentemente durante la guerra cino-giapponese. Due americani J. Brown e G. Howie insieme ad un chinese erano da S. Francisco giunti a Yokoama e qui si erano imbarcati sulla nave francese *Sydney* diretti a Shanghai. Mentre viaggiavano verso Kobe, altro porto del Giappone, le autorità di questo Stato vennero a sapere che i due americani avevano stipulato con un agente cinese un contratto a norma del quale essi dovevano percepire una certa somma per combattere la flotta giapponese col mezzo di una specie di torpedini perfezionate che essi affermavano di avere inventato. Appena il *Sydney* arrivò a Kobe, il governo giapponese ne ordinò la visita, che venne effettuata ad onta delle rimostranze del capitano e del vice-console locale di Francia, ed essendosi trovati

---

(1) Per ciò che si può intendere per documento compromettente, confr. l'art. 861, del codice del Dudley-Field dove è detto: « I documenti sono contrabbando di guerra quando sono comunicazioni ufficiali idonee a sussidiare i disegni della guerra » e si potrebbe aggiungere: e quando provano che chi ne è in possesso si accinge a portare un soccorso diretto ad uno degli Stati belligeranti.

i documenti compromettenti dei quali si sospettava l'esistenza, i due americani vennero arrestati. Il console degli Stati Uniti avendo pure protestato per questo arresto, essi vennero da ultimo rilasciati, ma dietro promessa di ritornare al proprio paese (1).

Se si prescinde dalle difficoltà che potevano sorgere pel fatto che il Giappone è ancora sottoposto al regime delle capitolazioni (2) e che l'arresto era seguìto senza tener conto delle proteste dei consoli degli Stati interessati, non si può dubitare che il precedimento delle autorità giapponesi fosse stato pienamente legale. L'arresto, che avrebbe per questo fatto potuto effettuarsi anche in alto mare, avvenne nelle acque territoriali giapponesi, nei limiti quindi della giurisdizione del Giappone. I documenti ritrovati aveano provato che i due americani si accingevano a venire in aiuto alla marina da guerra cinese; si trattava dunque di un soccorso diretto a favore di uno dei belligeranti, fatto che poteva perciò a buon dritto esser dall'altro represso.

25. — Appare a tutti evidente quanto utile riuscirebbe il far sparire le numerose divergenze che si riscontrano nella pratica dei vari Stati, quando si tratta di determinare quali oggetti costituiscano contrabbando di guerra. Un accordo internazionale a questo scopo, sarebbe tanto più desiderabile, inquantochè il divieto di trasportare ad uno Stato belligerante determinate merci, perchè considerate contrab-

---

(1) *Journal*, 1895, p. 926; e *Revue Générale de D. I. P.*, 1895, p. 128-131.

(2) Il Giappone è riuscito recentemente a stipulare un certo numero di trattati nei quali alcuni degli Stati occidentali hanno rinunciato pei loro sudditi al diritto d'immunità dalla giurisdizione locale. — Così dispongono i trattati conclusi dal Giappone coll'Inghilterra il 16 luglio 1894, con gli Stati Uniti d'America il 22 novembre 1894, con l'Italia il 1° dicembre 1894, con la Russia il 27 maggio-8 giugno 1895. Queste convenzioni non andranno però in vigore prima del 1899. — Vedasi *Revue Générale de D. I. P.*, vol. I (1894), p. 562-578, e vol. II (1895), p. 614-617.

bando bellico, non riguarda soltanto i rapporti degli Stati combattenti fra loro, ma anche le relazioni che possono intercedere fra questi e i neutrali.

Il mezzo più semplice e più radicale, propugnato fin dal secolo scorso da qualche scrittore (1) e che trova anche oggi fautori fra giuristi di grande autorità (2), sarebbe quello di abolire ogni specie di contrabbando di guerra e di stabilire che i neutrali potranno continuare, anche durente il corso delle ostilità, il commercio che essi esercitavano in tempo di pace. Il mezzo sarebbe semplice, non c' è che dire e la misura proposta molto liberale, ma prima di tutto è assai poco probabile che gli Stati acconsentirebbero a lasciare ai neutrali ampia facoltà di fornire al belligerante avversario i mezzi di continuare la lotta e di renderla più accanita e sanguinosa; poi non può ritenersi che i neutrali, nel procurare ai belligeranti armi o munizioni, non farebbero atto d'immistione nella guerra e continuerebbero a conservare veramente il loro carattere. « Sino a quando il porre colle proprie mani le armi in mano al nemico, dice ben giustamente il Vidari, sarà considerato una diretta partecipazione alle ostilità, sarà pur sempre legittima l'interdizione di ogni specie di commercio conosciuto sotto il nome di contrabbando bellico » (3).

Altri sostennero l'opportunità di stabilire, mediante una convenzione internazionale, l'elenco degli oggetti che potessero dagli Stati belligeranti dichiararsi merci di con-

---

(1) Confr. Lampredi, *op. cit.*, P. I, §§ 3-5.

(2) Von Bar, *Observations sur la contrebande de guerre* (*Revue de D. I.*, 1894, p. 408-410). — Westlake, « *Est-il desirable de prohiber l'exportation de la contrebande de guerre?* » (*Revue de D. I.*, vol. II, 1870, p. 627). — Per altri autori che si mostrano favorevoli ad abolire ogni specie di contrabbando di guerra, vedasi Kleen, *op. it.*, *Revue de D. I.*, 1893, p. 397 e 398.

(3) Vidari, *op. cit.*, p. 309-311, e nella *Revue de D. I.*, 1871, p. 277.

trabbando (1). Sarebbe però assai poco probabile che le varie potenze riuscissero a mettersi d'accordo nella determinazione di tali oggetti, la lista ne riuscirebbe lunghissima e, quello che importa di più, dovrebbe andar soggetta a continue variazioni. Mentre per giungere alla stipulazione dell'accordo progettato, la diplomazia dovrebbe superare grandissimi ostacoli, appena raggiunto lo scopo sorgerebbe la necessità di dover tornar da capo coi negoziati e colle trattative, affine di tener conto dei mutamenti che si fossero intanto verificati nell' arte della guerra, in ordine ai nuovi mezzi di difesa e di offesa. Fu per questo che fin dal 1875, nella sessione dell'Aia, l'Istituto di diritto internazionale si mostrò contrario ad ogni enumerazione tassativa del contrabbando di guerra (2).

Tuttavia il Kleen, nel suo progetto presentato recentemente all'Istituto, propone un mezzo che mira ad ovviare all'inconveniente ora accennato, pure mantenendo il sistema della enumerazione tassativa. L'idee fondamentali che informano questo progetto sono le seguenti: Ogni fatto di contrabbando di guerra viene trasformato in un reato d' ordine penale, che gli Stati neutrali devono reprimere anche quando si verifichi mediante trasporto per via di terra. Come contrabbando bellico sono da considerarsi solo gli oggetti fatti espressamente per la guerra e che vi possono essere impiegati nello stato in cui si trovano *attualmente* e *specialmente;* viene perciò esclusa qualsiasi specie di contrabbando relativo. I vari oggetti di contrabbando sono enumerati in una lista che fa parte integrante di un

(1) In questo senso, vedasi tra altri Fiore, *op. cit.*, vol. III, pag. 484, num. 1705. — Holtzendorff, *Enciklopädie der Rechtswissenschaft*. pagine 1842-1843.

(2) *Travaux préliminaires de la session de la Haye*, rapport de M. Alberic Rolin (*Revue de D. I.*, 1875, p. 607).

trattato di unione universale e questa lista viene modificata ad epoche fisse, per es. ogni cinque o dieci anni, dietro accordo intervenuto fra i plenipotenziari nominati a tale scopo dagli Stati firmatari della convenzione (1).

Prescindiamo in questo momento da quella parte del progetto che mira a mutare radicalmente la nozione di contrabbando di guerra, eliminando il requisito, fino ad ora considerato essenziale, del trasporto delle merci proibite per via di mare. È certo del resto che il limitare gli oggetti di cui può vietarsi il commercio coi belligeranti, al solo caso che si tratti di strumenti o materie che possano immediatamente servire ad un uso bellico, corrisponde, come si è prima sostenuto, ad un principio avente una vera base giuridica e razionale. È dove il Kleen propone che si stabilisca un elenco fisso degli oggetti di contrabbando, che si riscontra nel suo progetto una certa deficienza d'ordine pratico. Infatti non può bastare a togliere gli inconvenienti che derivano da simile sistema, la proprosta ch'egli fa che gli Stati aderenti alla convenzione rinnovino ad epoche fisse la lista degli oggetti proibiti. Prima che fosse giunto il momento di compiere in questa enumerazione i mutamenti resi necessarî dalle applicazioni, che venissero fatte all'arte militare, di qualche nuova invenzione, potrebbe dichiararsi la guerra fra due o più Stati ed è ben difficile che questi, in tal caso, osserverebbero nel modo più scrupoloso i patti stipulati e si asterrebbero dal proibire il commer-

(1) Kleen, *De la contrebande de guerre et des transports interdits aux neutres d'après les principes du droit international contemporain*, Paris, Pedone-Lauriel, 1893; dello stesso autore, *Avant projet de règlement international sur la contrebande de guerre, (Revue de D. I.*, 1893, p. 400-408*)*. — *Encore un mot sur le projet de réforme des règles de la contrebande de guerre* (*Revue de D. I*, 1894, pag. 214-217). — *Réponse aux objections présentées contre le projet de règlement sur la contrebande de guerre* (*Revue de D. I.*, 1895, p. 58 e seg.).

cio col nemico dei nuovi strumenti che potessero avere importanza grandissima sull' esito della lotta, unicamente perchè non si trovassero compresi nella lista concordata. Se si proponesse invece che le modificazioni nell'elenco degli oggetti di contrabbando si facessero all'iniziarsi delle ostilità, converrebbe osservare che, in un momento nel quale c'è tanta eccitazione, come in quello in cui stanno per scendere in campo gli eserciti avversari, non può pretendersi che gli Stati siano animati da spirito di conciliazione e disposti a farsi concessioni reciproche. Ma anche lasciando da parte l'ipotesi della guerra che sta per dichiararsi, sembrami che in ogni caso gli Stati giungerebbero assai difficilmente a mettersi d'accordo sui singoli oggetti da proibirsi.

È certo che minori difficoltà s' incontrerebbero ad ottenere che i governi dei vari paesi accogliessero un principio generale che fornisse un criterio giuridico per determinare quali oggetti fossero da reputarsi di contrabbando, riservando a ciascuno Stato la facoltà di vietare, mediante leggi, regolamenti o ordinanze, ogni nuovo istrumento o materia che venisse ad assumere quel carattere, giusta il principio generale di comune accordo adottato. Le controversie che potessero sorgere nel determinare se la proibizione emanata unilateralmente da uno Stato è o no conciliabile con lo spirito della regola accolta come norma fondamentale, non farebbero venir meno la praticità e la razionalità della misura proposta. I tribunali delle prede, quando avessero raggiunto un ordinamento internazionale, avrebbero autorità e competenza per dirimere simili conflitti e i diritti dei neutrali, come quelli dei belligeranti, potrebbero venire tutelati con eguale imparzialità ed equità. A questi concetti, se non erro, sono pure informate le pro-

poste formulate nella sessione di Cambridge (1895) dalla commissione dell'Istituto di diritto internazionale incaricata di studiare l'argomento del contrabbando di guerra (1).

26. — Per convalidare la cattura di una determinata merce come contrabbando di guerra, non basta giudicare che si tratta di oggetto che può classificarsi fra quelli che hanno tale carattere, ma bisogna di più risulti dimostrato che la cosa di cui si tratta era diretta al nemico. È questa una condizione che viene ritenuta necessaria per l'essenza stessa del concetto di contrabbando bellico, non solo dalla grandissima maggioranza degli scrittori (2), ma anche

---

(1) Al § 3 del progetto della commissione è detto: « Sont reputés contrebande de guerre les armes et munitions de guerre ainsi que tous les objets d'armement, ou d'équipement susceptibles d'être employés à la guerre *immédiatement* et *spécialement* et les machines et instruments spécialement faits pour fabriquer de tels objets transportés par mer pour le compte ou la destination de l'ennemi »; il § 4 poi aggiunge: « Les objets qui peuvent également servir à la guerre et à des usages pacifiques, ne sont pas en général réputés contrebande de guerre. Ils pourront être considérés comme telle s'ils ont une destination *immédiate* et *spéciale* aux forces militaires ou navales ou aux opérations militaires de l'ennemi, *pourvu qu'ils aient été compris dans une déclaration préalable faite à l'occasion de la guerre par le gouvernement belligérant*, conformement au § 30 du règlement international des prises maritimes ».

(2) Confr. Hübner, *op. cit.*, vol. II, P. I, C. VI, § 5. — Lampredi, *op. cit.*, P. I, § 7. — Cauchy, *op. cit.*, vol. II. p. 211 — Vidari, *op. cit.*, nella *Revue de D. I.*, 1871, p. 281-282. — Fiore, *Dir. int. codif*, n. 1212. — Heffter, *op. cit.*, § 161. — Gessner, *op. cit.*, p. 239. — Bluntschli, *op. cit.*, art. 812. — Perels, *op. cit.*, p. 278. — Geffcken, nel *Handbuch* del *Holtzendorff*, vol. IV, p. 725. — Dudley-Field, *op. cit.*, art. 855, 856. — F. De Martens, *op. cit.*, vol. III, p. 358. — Calvo, *op. cit.*, T. V, p. 83. — Despagnet, *op. cit.*, p. 691-692. — Bonfils, *op. cit.*, p. 838, n. 1567. — Si confrontino pure i §§ 30 e 113 del regolamento sulle prede votato dall'Istituto di diritto internazionale. Quest'ultimo paragrafo dice: « Pour qu'il y ait condamnation du chef de transport prohibé en temps de guerre, il faut: 1.° Que le transport soit à destination de l'ennemi . . . . ». Il § 1 del controprogetto elaborato a Cambridge nel 1895 dalla commissione dell'Istituto, incaricata di studiare l'argomento del contrabbando bellico, è così formulato: « Chaque belligérant a le droit de prendre les mesures nécessaires pour s'opposer au transport par mer d'objets servant à la guerre *et destinés à l'ennemi* ». — Rolin, *op. cit.*, *Revue de D. I.*, 1895, p. 400-401.

nella pratica degli Stati (1). Un tempo si discuteva se fra i doveri della neutralità, oltre a quello di non portare ai belligeranti alcuna derrata o strumento atto alla difesa e all'offesa, ci fosse anche l'altro di non esercitare cogli Stati in guerra il commercio delle merci proibite, nemmeno in territorio neutrale. Sebbene alcuni autori si mostrassero favorevoli ad abolire ogni distinzione fra commercio attivo e passivo, sostenendo che il fatto del trasporto è del tutto secondario capace soltanto di accrescere l'illegalità che è insita nella vendita di armi o munizioui ad una delle parti belligeranti (2), ora generalmente si riconosce che ciò che gli Stati in guerra hanno il diritto di reprimere, è soltanto il trasporto al nemico, non il fatto della vendita su territorio neutrale di oggetti di contrabbando (3). Lo stesso governo degli Stati Uniti d'America, nella famosa controversia così detta dell'*Alabama* (nome di una nave corsara degli Stati confederati del Sud) sostenuta con la Gran Bretagna e finita con un giudizio arbitrale in seguito al trattato di Washington del 1871, non aveva sporto alcun reclamo pel fatto che il governo inglese non si era opposto alla esportazione di armi per gli Stati confederati, ma perchè non aveva impedito che nei porti britannici si allestissero

---

(1) Vedasi l'art. 215 del nostro codice per la marina mercantile. — Le istruzioni diramate l'8 agosto 1862 dal governo degli Stati Uniti agli ufficiali della marina militare, espressamente escludono dal sequestro le navi cariche di merci di contrabbando che non fossero dirette ad un porto nemico. — TRAVERS-TWISS, *Des droits des belligérants depuis la déclaration de Paris*, (*Revue de D. I.*, 1884, p. 125).

(2) GALIANI, *op. cit.*, P. I, C. IX, § 14. — HAUTEFEUILLE, *op. cit.*, T. IV, p. 425. — PHILLIMORE, *op. cit.*, vol. III, p. 321.

(3) Tra i numerosissimi scrittori che sostengono questa tesi, mi limito a citare: LAMPREDI, *op. cit.*, P. I, §§ 5 e 6. — AZUNI, *op. cit.*, vol. II, C. II, § 3. — MASSÉ, *op. cit.*, T. I, n. n. 193-203. — Il § 30 del regolamento dell'Istituto dice: « Sont sujets à saisie, durant la guerre, les objets susceptibles d'être employés à la guerre . . . . *qui sont transportés* . . . . pour le compte ou à destination de l'ennemi . . . . ».

navi destinate a combattere contro gli Stati del Nord, permettendo così che le spiaggie del Regno Unito diventassero la base di operazione di atti di guerra avversari (1).

Affinchè il trasporto delle merci vietate sia suscettibile di repressione, è poi necessario sia effettuato per via di mare. Sebbene qualche Stato talvolta abbia protestato verso i governi neutrali, i quali permettevano che attraverso il proprio territorio uno dei belligeranti venisse rifornito dei mezzi di prolungare la guerra (2), il tollerare un atto di questa natura non è affatto considerato, secondo la consuetudine ormai invalsa fra le nazioni civili, come cosa incompatibile colla condizione di neutralità. È quindi un dovere del tutto nuovo quello che il Kleen, nel progetto sopra menzionato presentato all'Istituto (3) vorrebbe imporre agli Stati neutrali di proibire il trasporto ai belligeranti delle merci di contrabbando, non solo per via di mare, ma anche per via di terra. Simile proposta, a mio avviso, non è sufficientemente giustificata dalla considerazione, esposta dall'autore, *che si tratta di uno di quei principî che s'impongono per deduzione delle nuove leggi che vennero a formarsi in questi ultimi anni* (4). Quando pure si volesse prescindere dalle

(1) GEFFCKEN, *Incidents de droit international dans la guerre civile du Chili*, (*Revue de D. I.*, 1891, p. 585-586). — Qualche volta tuttavia gli Stati neutrali spontaneamente proibiscono anche la semplice vendita di armi ai belligeranti. Così fecero il Belgio e la Svizzera durante la guerra del 1870. — Durante l'attuale insurrezione di Cuba, il governo francese, il 9 gennaio 1896, emanò un decreto con cui proibì fino a nuovo ordine che dal territorio della Francia, dell'Algeria, da quello delle colonie francesi e dei paesi di protettorato venissero esportate armi e munizioni a destinazione dell'isola di Cuba (*Journal*, 1896, p. 222).

(2) L'Inghilterra nel 1854 (durante la guerra di Crimea) rivolse qualche protesta alla Prussia per aver permesso il transito attraverso il territorio prussiano alle armi destinate alla Russia.

(3) Vedasi al n. 25, p. 200-201.

(4) KLEEN, *Le droit de la contrebande de guerre*, (*Revue de D. I.*, 1894, p. 60-61).

difficoltà che s' incontrerebbero ad addossare agli Stati neutrali certi obblighi di sorveglianza severissima, e non si tenesse conto nemmeno degli inciampi che si porterebbero al commercio dei popoli che non prendono parte alle ostilità, (considerazioni queste che certo hanno molto valore) (1) non mi pare che i nuovi portati del diritto internazionale possano servire di fondamento alla teoria del Kleen. Col trattato di Washington del 1871, nella coscienza delle nazioni si è solennemente riaffermato il principio che ogni Stato neutrale ha il dovere d' impedire che il proprio territorio diventi la base di operazione di uno o più atti di guerra degli Stati belligeranti. Ma nè il trattato di Washington nè alcun atto posteriore impongono agli Stati neutrali l'obbligo di proibire ai propri cittadini il commercio degli oggetti di contrabbando, non solo per via di terra, ma anche per via di mare (2) e se su questo elemento può aver luogo una repressione, questa colpisce unicamente i privati che lo esercitano, senza che venga a sorgere alcuna responsabilità

(1) Queste considerazioni erano state fatte dal Von Bar (*op. cit.*, *Revue de D. I.*, 1894, p. 404-411) nella critica da lui mossa al progetto del Kleen, ma quest' ultimo scrittore credette di confutarle sviluppando l'argomentazione sopra accennata (Kleen, *op. cit.*, l. c.).

(2) L'atto generale della conferenza di Bruxelles firmato dai rappresentanti dei principali Stati il 2 luglio 1890 e ratificato per lo più dai rispettivi governi entro il 1892, agli art. 8-14 impone tuttavia alle alte parti contraenti l'obbligo d'impedire che s'introducano in Africa, nei territori compresi fra il 20° parallelo nord e il 22° parallelo sud, armi da fuoco e munizioni, e specialmente armi rigate e perfezionate. Questa convenzione però non mira ad estendere i doveri della neutralità, ma soltanto a reprimere e ad impedire la tratta dei negri, come può rilevarsi dall'art. 8 così formulato: « L'expérience de toutes les nations qui ont des rapports avec l'Afrique ayant démontré le rôle pernicieux et prépondérant des armes à feu *dans les opérations de traite* et dans les guerres intestines entre tribus indigènes et cette même expérience ayant prouvé manifestement que la conservation des populations africaines dont les puissances ont la volonté expresse de sauvegarder l'existence, est une impossibilité radicale si des mesure restrictives du commerce des armes à feu et des munitions ne sont établies. . . . ».

per lo Stato da cui dipendono. Sarebbe perciò troppo assoluta, e perciò inesatta, l'affermazione che i progressi del diritto internazionale contribuiscono sempre più ad estendere i doveri degli Stati che non partecipano alla guerra e se le violazioni della neutralità sono oggi diventate meno frequenti di un tempo, ciò dipende tanto dall' accrescersi della civiltà, quanto dai maggiori mezzi di cui possono disporre le parti combattenti nel reprimere gli atti contrari alla condizione di neutrale. In sostanza, per ottenere un vero progresso nella pratica internazionale, circa il contrabbando di guerra, sarà necessario restringerne il concetto nei suoi veri limiti, in modo che i belligeranti da un lato non possano vantare alcuna esagerata ed ingiustificata pretensione e che dall'altro i neutrali siano tenuti soltanto all'osservanza di quei doveri che costituiscono la condizione indispensabile pel mantenimento di una leale neutralità. Non è del resto presumibile che gli Stati non solo ora, ma nemmeno in un avvenire lontano, aderiscano ad assumersi volontariamente il gravissimo onere, nel caso venga a sorgere una guerra a cui non partecipano, d' impedire che dal proprio territorio venga fatta alcuna esportazione d'armi o di munizioni alle parti belligeranti. Il fatto che qualche Stato neutrale spontaneamente abbia fatto un divieto di questa natura ai propri cittadini, non autorizza certamente a venire ad una conclusione opposta, perchè quando si tratta di misura presa da un governo per volontà propria, le eventuali infrazioni alla proibizione non espongono lo Stato ad alcuna responsabilità, mentre avviene diversamente se si tratta di una misura che lo Stato si è convenzionalmente obbligato a far rispettare.

Veduto adunque che per l'esistenza di un atto di contrabbando di guerra si deve avere il trasporto per via di

commerciale dello Stato nemico, mentre invece se la merce è per sè stessa lecita, essa dovrebbe rimanere libera anche se destinata ad un porto militare. Oltre a ciò, potendo lo Stato belligerante far viaggiare liberamente attraverso il proprio territorio ogni specie di strumenti e materie, si avrebbe modo di far pervenire facilmente ad una piazza forte l'oggetto che fosse stato da prima diretto ad un paese commerciale. Ecco allora che la presunzione accolta dai magistrati britannici per l'ipotesi di cui ora ci occupiamo, avrebbe ben poco fondamento.

27. — Può avvenire che, allo scopo di far giungere più facilmente ad un belligerante una certa quantità di merci di contrabbando, queste vengano caricate sopra una nave che fa vela verso un porto neutrale, per essere ivi trasbordate su altra nave che si dirige effettivamente verso il luogo di destinazione finale; oppure che la medesima nave, che è destinata da ultimo a giungere ad un dato porto nemico, si faccia prima approdare ad uno o a più porti neutrali. Per dar modo al belligerante di reprimere anche in questi casi gli atti di contrabbando, venne escogitata la così detta teoria della *continuità del viaggio*, secondo la quale sussisterebbe il diritto di sequestrare e confiscare le merci proibite anche durante il primo tragitto.

Un caso che diede luogo a questo proposito a molte discussioni fra i giuristi, è quello dello *Springbok*. Ecco di che si trattava: Una nave inglese, che portava questo nome, l'8 dicembre 1862 durante la guerra di secessione americana, era partita da Londra diretta a Nassau porto neutrale, con un carico composto in parte di merci di contrabbando. A 150 miglia all'est di Nassau essa venne catturata dall'incrociatore degli Stati Uniti il *Sonoma* e condotta a New-York. La Corte di distretto di questo Stato dichiarò di buona

preda tanto il carico quanto la nave, ritenendo che la vera destinazione non ne fosse Nassau, ma qualche porto degli insorti legittimamente bloccato. La Corte Suprema di Washington, avendo invece riconosciuto che le carte di bordo erano autentiche e che la nave era effettivamente diretta ad un porto neutrale, riformò tale giudicato decidendo che la nave doveva esser liberata, ma lo riconfermò nella parte che concerneva il carico (1).

La decisione della Corte Suprema americana sollevò numerose critiche fra gli scrittori europei, non escluso qualche giurista inglese. Lo stesso Travers-Twiss non esitò a disapprovarla (2), ed anche nella consultazione fornita dalla commissione dell'Istituto di diritto internazionale incaricata dello studio delle varie questioni riguardanti le prede marittime, si affermò che l'applicare al carico la teoria della *continuità del viaggio* sarebbe sistema retrogrado atto ad inceppare il commercio dei neutrali (3).

Tuttavia gli scrittori continuano per lo più a sostenere che i tribunali delle prede, per giudicare sulla sequestrabilità delle merci di contrabbando, devono tener conto non soltanto della destinazione apparente, ma anche della destinazione reale. Di guisa che, quando possa dimostrarsi, o per lo meno presumersi, che una determinata merce, che nell'attualità viaggia verso un paese neutrale, è destinata definitivamente ad un porto nemico, il sequestro ne può aver luogo anche durante il primo viaggio (4).

---

(1) TRAVERS-TWISS, *Des droits des belligérants depuis la déclaration de Paris*, (*Revue de D. I.*, 1884, pag. 126-128) — GEFFCKEN, nel *Handbuch des Völkerrechts* del Holtzendorff, vol. IV. p. 726-729. — CALVO, *op. cit.*, T. V, p. 43-50.

(2) TRAVERS-TWISS, *op. cit.*, l. c., p. 128-131.

(3) TRAVERS-TWISS, *op. cit.*, l. c., p. 132-133.

(4) BLUNTSCHLI, *op. cit.*, art. 813. — PERELS, *op. cit.*, p. 278-79. — GESSNER, citato in Perels, *ibidem*. — CALVO, *op. cit.*, T. IV, p. 87, § 1960. —

A me pare sia necessario ben nettamente distinguere due diverse ipotesi: Se la medesima nave è destinata a toccare prima un porto neutrale e da ultimo un porto nemico, può sorgere legittima presunzione che il primitivo approdo ad un territorio neutrale serva soltanto a mascherare la vera destinazione delle merci di contrabbando. In tal caso, quando si presentino altre circostanze atte a convalidare il sospetto che gli oggetti proibiti siano veramente diretti al nemico, il sequestro ne è indubbiamente legittimo. Ma se possa sorgere soltanto il dubbio che un dato oggetto di contrabbando sia destinato ad un porto neutrale per essere qui ricaricato su altra nave, che lo trasporti a destinazione nemica, il diritto di sequestro durante il primo viaggio non potrebbe sussistere. Esclusa infatti l'ipotesi delle carte falsificate, il belligerante si trová di fronte ad una merce destinata effettivamente ad essere scaricata in un porto neutrale, e, qualunque ne possa essere il carattere, non ci sono nell'attualità gli estremi necessari per poterla catturare. Per sostenere l'opinione contraria, bisognerebbe concludere che il belligerante può in ogni ipotesi sequestrare a bordo di qualsiasi nave neutrale, *ovunque diretta*, le armi e le munizioni sulla medesima caricate, perchè può sempre presupporsi che la destinazione attuale non sia che apparente e che al primo viaggio ne debba seguire un secondo con destinazione nemica. Si vede dunque a quanti arbitrî si andrebbe incontro se, nella repressione del con-

---

Fiore, *op. cit.*, vol. III, p. 532-533, n. 1788; e *Dir. int. codif.*, nn. 1212, 1295. — Il Kleen, formula il § 8 del suo *avant projet* nel modo seguente: « La preuve de la destination pour les transports maritimes résultera des papiers de bord, à moins qu'ils ne soient faux, incomplets ou *insuffisants par suite d'un but final* plus eloigné que le lieu de destination immediat. Dans ce cas on admettra les preuves jugées valables par le tribunal, selon le règlement international des prises ».

trabbando bellico, si volesse seguire la teoria della continuità del viaggio. Gli incrociatori di uno Stato belligerante che avranno motivo di sospettare un successivo trasbordo delle merci, eventualmente passibili di confisca, potranno sempre esercitare la loro vigilanza accanto al porto neutrale di prima destinazione, per impedire che in un secondo tragitto esse possano giungere al nemico; ma durante la prima traversata non ci sarebbero elementi sufficienti per reprimere un fatto che non presenta alcun carattere d'illiceità (1).

Illegale sarebbe *a fortiori* il sequestro di una merce di contrabbando diretta ad un paese neutrale, quando pure vi fosse motivo per presumere che si volesse farla poi pervenire al nemico per via di terra. Per due ragioni infatti il sequestro in questo caso non potrebbe legalmente effettuarsi: 1.° Perchè, come dimostrammo ora, la teoria della continuità del viaggio non può ricevere applicazione, finchè si tratta di merce che di fatto debba essere sbarcata in un paese neutrale. 2.° Perchè sul territorio degli Stati che non prendono parte alle ostilità, i belligeranti non hanno diritto d'impedire che si effettui col nemico un commercio di oggetti di contrabbando. Ora se non deve ammettersi che si eserciti in via preventiva, durante il primo viaggio, il diritto di sequestro, quando pure questo potesse legalmente effettuarsi nel viaggio successivo, è ben naturale che nessun diritto di tale natura possa spettare al belligerante mentre la merce di contrabbando è da prima diretta ad un paese neutrale, per essere di là eventualmente portata

(1) Confr. in questo senso Travers-Twiss, *The doctrine of continuous voyages as applied to contraband of war and blockade contrasted with the declaration of Paris of 1856, (*Law Magazine and Review, november 1877.*)* — Geffcken, in Holtzendorff, *Handbuch*, vol. IV, p. 729. — Despagnet, *op. cit.*, p. 692.

al nemico per via di terra, se nemmeno in questo secondo tragitto potrebbe aver luogo una repressione (1).

Così ci spieghiamo perchè al governo nostro nell'attuale guerra contro l'Abissinia, la quale non possiede alcun territorio lungo la costa, riesca tutt' altro che agevole l' impedire *direttamente* il commercio delle armi coi popoli a noi ribelli. Nessun importatore di oggetti di contrabbando, che attraversasse il mar Rosso, sarebbe infatti così ingenuo da far risultare dalle carte di bordo che le merci passibili di sequestro sono destinate al belligerante nemico (2). Dai documenti della nave che esercita il contrabbando, emergerebbe probabilmente che le armi trasportate sono destinate ad un dato porto della costa posseduto o protetto da uno Stato neutrale e per ciò solo converrebbe lasciare che la nave continuasse liberamente il proprio viaggio, poichè ogni atto di sequestro indebitamente compiuto ci esporrebbe a complicazioni internazionali, nelle quali noi fini-

---

(1) In Francia tuttavia il Consiglio delle prede, con sentenza del 26 maggio 1855, condannò la nave annoverese *Vrow Howina*, la quale, durante la guerra di Crimea aveva imbarcato a Lisbona un carico di salnitro proveniente dall'Inghilterra, ed era stata sequestrata mentre si dirigeva ad Amburgo pel sospetto che essa intendesse di far pervenire per via di terra in Russia la merce proibita. In questa sentenza erasi tuttavia messo innanzi il sospetto che la nave sequestrata, dopo avere approdato ad Amburgo, avesse dovuto dirigersi col carico di contrabbando a qualche porto russo, ma erasi concluso che, anche indipendentemente da ciò, poteva convalidarsi il sequestro, in quanto era lecito presumere che le merci in questione fossero in ogni caso destinate al paese nemico. (confr. CALVO, *op. cit.*, T. V, p. 50-52).

(2) Si potrebbe sostenere che anche nell'ipotesi che dalle carte di bordo risultasse che le merci di contrabbando sono destinate al nemico, le nostre navi da guerra non potrebbero procedere alla cattura, quando la nave, che ne compie il trasporto, non fosse essa stessa diretta al paese nemico. Infatti l'art. 215 del codice per la marina mercantile dispone che possono essere catturate le navi neutrali cariche in tutto o in parte di generi di contrabbando di guerra *dirètte* al nemico. Il nostro legislatore esige adunque che non soltanto la merce, ma anche la nave, abbia destinazione nemica.

remmo, non soltanto per dover cedere, ma anche per essere tenuti a pagare un' indennità agli interessati.

Siccome però gli Stati europei, che possiedono in Africa territori non molto discosti dalla Colonia Eritrea, hanno tutti aderito, la Francia non esclusa (1), all'atto generale della conferenza di Bruxelles del 1890 per la repressione della tratta dei negri, e si sono così obbligati, ratificando gli art.[i] 8-14 di questa convenzione, ad impedire il commercio delle armi da fuoco nei possedimenti africani situati nella zona menzionata nelle pagine precedenti (2) (nella quale è pure compresa l'Abissinia), così il governo nostro può richiamare all'osservanza dei patti stipulati quello qualunque degli Stati firmatari di tale trattato che non impedisse nel modo dovuto, sui propri territori situati in Africa, il transito delle armi da fuoco. È vero che queste clausole vennero accettate non già allo scopo di estendere, rispetto ai territori africani, la sfera dei doveri degli Stati che rimangono neutrali mentre si svolge una guerra, quanto per prevenire e reprimere la tratta dei negri; ma poichè gli art.[i] 8-14 dell'atto generale di Bruxelles, senza alcuna distinzione, obbligano le potenze firmatarie a proibire, nella zona indicata, l'importazione delle armi da fuoco, simili disposizioni devono essere in ogni caso osservate.

28. — Quando una nave si renda colpevole di uno di quegli atti che non costituiscono, esattamente parlando, contrabbando di guerra, ma che vengono a questo assimi-

---

(1) La Francia il 2 gennaio 1892 ha ratificato soltanto parzialmente l'atto generale della conferenza di Bruxelles del 1890; essa tuttavia si è limitata a respingere gli art. 21, 22, 23, 42 fino al 61, di questa convenzione, riferentisi al diritto di visita reciprocamente concesso per tutte le navi inferiori ad una data portata, se trovate entro una determinata zona marittima (confr. Bonfils, *op. cit.*, n. 408). Gli art. 8-14 dell'atto generale di Bruxelles sono dunque obbligatori anche per la Francia.

(2) Vedasi P. II, n. 26, p. 206, nota 2.

lati in quanto si esplicano in un trasporto di truppe, di munizioni o di dispacci ufficiali compiuto *per conto* di uno dei belligeranti (il che rappresenta indubbiamente una gravissima violazione della neutralità), sorge per l'altro belligerante un diritto di repressione indipendentemente dal fatto che la nave abbia destinazione nemica (1).

Se per esempio uno Stato combattente, per dare una diversione alla guerra, volesse fare la spedizione di un corpo di truppe verso un dato punto del territorio del belligerante avversario, la nave di commercio che si prestasse per questo scopo potrebbe a buon dritto venire dall'altro belligerante considerata come nemica, senza che lo sbarco dovesse avvenire ad un porto dello Stato le cui operazioni militari essa acconsente ad agevolare. Così il trasporto di ogni dispaccio ufficiale attinente alla guerra compiuto per via di mare per conto di uno dei belligeranti, costituisce un atto contrario ai doveri di neutrale, anche se il luogo di destinazione non sia nemico.

L'Hautefeuille tuttavia sostiene che il fatto di trasmettere un dispaccio non può essere assimilato al contrabbando, se non quando si verifichi fra un porto e l'altro del medesimo Stato belligerante; *ogniqualvolta*, egli dice, *il punto di partenza e quello d'arrivo è un paese neutrale, il trasporto del dispaccio è innocente* (2). Non mi pare possa accettarsi questa teoria che verrebbe senza motivo a restringere i diritti dei belligeranti di fronte ai neutrali. Si supponga che l'agente diplomatico di uno Stato in condizione di guerra residente in un paese neutrale venga a sapere che il belligerante avversario sta per imprendere una

(1) Si confrontino i §§ 26 e 30 dell'*Avant projet* del KLEEN (*Révue de D. I.*, 1898, p. 406-407).

(2) HAUTEFEUILLE, *op. cit.*, T. IV, p. 462-463.

determinata operazione bellica e per informarne tosto il proprio governo incarichi una nave, che non compie il servizio postale ordinario, di portare uno speciale dispaccio; è certo che nel fatto di simile trasporto si avrebbe una violazione della neutralità, sebbene il punto di partenza fosse stato un porto neutrale.

Concludendo adunque, nei casi ai quali ora accenniamo, il belligerante può devenire ad una repressione, indipendentemente dal requisito della *destinazione* nemica; basta che si tratti di trasporto compiuto *per conto* del nemico e che colui che lo effettua sia in grado di presumere che egli rende così un importante servizio ad una delle parti combattenti.

29. — Potrà sorgere qualche difficoltà nel determinare se la destinazione di una merce di contrabbando debba considerarsi nemica o il trasporto di materiali da guerra reputarsi ostile, per ciò che si riferisce agli speciali rapporti che intercedono fra gli Stati protetti e gli Stati che esercitano sui medesimi un diritto di protettorato.

Dato che lo Stato principale sia in guerra con una terza potenza, il portare una merce di contrabbando allo Stato protetto, darà luogo al sequestro e alla confisca? Se nella guerra si trova implicato tanto lo Stato protettore quanto il protetto, la risposta è ovvia. Ma se quest' ultimo non prende parte alle ostilità, il vincolo che sorge fra i due Stati dal protettorato, non basta di per sè solo a togliere allo Stato protetto il carattere di neutrale. In questo senso si pronunciò la Corte di Ammiragliato inglese durante la guerra di Crimea, relativamente ad una nave delle isole Ionie che era stata catturata perchè carica di contrabbando, decidendo che la Repubblica ionica, allora sotto il protettorato britannico, poteva considerarsi neutrale anche

quando l'Inghilterra si trovava in istato di guerra (1). Non è però possibile affermare un principio reciproco, poichè la responsabilità d'ordine internazionale che assume una potenza nell'accettare il protettorato di un determinato Stato, non le permette di considerarsi in pace mentre lo Stato protetto si trova nella condizione di belligerante (2).

Ma supponiamo ora che sia lo stesso Stato protettore in guerra con lo Stato protetto; in tal caso il fatto di trasportare armi e munizioni, per conto di una delle parti combattenti, costituirà un atto di contrabbando passibile di repressione come lo sarebbe se la guerra sussistesse fra due popoli che non si trovano legati da alcun rapporto di protettorato? Una questione di tale natura si è presentata recentemente durante l'ultima guerra fra la Francia e il Madagascar, avendo il governo francese, mediante un contratto stipulato con una casa di commercio inglese, no-

---

(1) Lawrence, *Commentaire sur les éléments de droit international* de Wheaton, T. I, p. 282. — Heilborn, *Das Völkerrechtliche Protektorat*. Berlin, 1891, p. 120-128. — All'art. 11 dell'atto generale della conferenza di Berlino del 1885 è detto, che nel caso che una potenza la quale esercita diritti di sovranità o di protettorato nella zona indicata all'art. 1, e in ispecie nel bacino del Congo, fosse implicata in una guerra, le alte parti firmatarie dell'atto stesso, s'impegnano di prestare i loro buoni uffici affinchè i territori compresi in quella zona che appartengono a tale potenza, siano lasciati per la durata della guerra, sotto un regime di neutralità. — Vedasi il testo dell'atto generale di Berlino del 1885 in Palma, *Nuova raccolta dei trattati e delle convenzioni in vigore fra il regno d'Italia e i governi esteri*, P. I, Torino, Unione Tip. Editrice, 1890, p. 271 e seg.

(2) Sui rapporti che intercedono fra gli Stati che esercitano un protettorato e gli Stati che vi sono sottoposti, vedasi specialmente Wilhelm, *Théorie juridique des protectorats* (*Journal*, 1890, pag. 204 e seg.) — Engelhardt, *Considérations historiques et juridiques sur les protectorats*, (*Revue de D. I.*, 1892, p. 345 e seg.) — Pillet, *Des droits de la puissance protectrice sur l'administration interieure de l'Etat protégé* (*Revue Générale de D. I. P.*, 1895, p. 883 e seg.) — Despagnet, *Essai sur les protectorats*, Paris, Larose, 1896. — Heilborn, *Das Völkerrechtliche Protektorat;* dello stesso autore *L'Angleterre et le Transwaal*, nella *Revue Générale de D. I. P.*, 1896, alle pag. 37-41. — Calvo, *Supplément Général*, p. 550-554.

leggiato alcune navi britanniche per trasportare materiale da guerra e truppe all' isola di Madagascar. Questo fatto sollevò qualche preoccupazione nella pubblica opinione e in Inghilterra alla Camera dei Comuni ebbe luogo una discussione intorno alla condotta che avrebbe in questa occasione tenuto il governo britannico. Nella seduta del 18 febbraio 1895 il deputato Henniker Heaton chiese al Ministro per gli affari esteri se fosse vero che il governo, durante il conflitto fra la Francia e Madagascar, non intendesse emanare alcuna dichiarazione di neutralità e se non credesse opportuno d'impedire ad ogni suddito inglese il trasporto per conto della Francia di armi e munizioni. Sir E. Grey rispose che solo gli interessi del commercio inglese sono quelli che forniscono il criterio sull'opportunità di una dichiarazione di neutralità; che a norma delle regole del diritto internazionale, il governo di uno Stato che non prende parte alle ostilità non è obbligato ad impedire alle navi neutrali di trasportare materiale da guerra per conto dei belligeranti e che il governo di S. M. intendeva rimanere nella condizione di neutrale e di rispettarne i doveri relativi (1). La questione venne pure esaminata dall'Holland, professore ad Oxford, in una lettera indirizzata al *Times* il 16 febbraio 1895. Quì l'illustre giurista osserva in sostanza che, anche dato che il Madagascar possa essere considerato come paese protetto (del che solleva qualche dubbio), questo Stato può assumere egualmente verso la Francia la veste di belligerante. Il governo inglese non è obbligato ad impedire che vengano fornite alla Francia le navi da trasporto di cui abbisogna, ma le leggi del Regno Unito, e precisamente

(1) Vedasi nella *Revue Générale de D. I. P.*, 1895, p. 250-251. — Wilhelm, *Protectorat et neutralité* (*Journal*, 1895 pag. 761-768) — Vedasi pure *Journal*, 1895, p. 688.

il ***Foreign Enlistment Act*** del 1870, autorizzerebbero il governo a porvi il proprio divieto.

In Francia per contrario fu sostenuto che non è a dubitare che la Repubblica francese eserciti, a norma dei trattati stipulati, un vero protettorato sull'Isola di Madagascar; che ciò potrebbe meno che mai esser messo in dubbio dal governo inglese, che ha riconosciuto espressamente questo stato di fatto, nelle dichiarazioni scambiate a Londra col rappresentante della Repubblica il 5 agosto 1890. L'Inghilterra deve dunque vedere nella lotta franco-malgascia un conflitto puramente interno che non riguarda i terzi Stati; i sudditi di Madagascar devono essere considerati come ribelli e non come belligeranti, non è quindi il caso di emanare alcuna dichiarazione di neutralità, e il governo del Regno Unito conseguentemente non viene meno ad alcun dovere internazionale, permettendo che su navi britanniche si effettui il trasporto di materiale da guerra per conto della Francia (1).

Lasciamo da parte ciò che riguarda la responsabilità e i doveri dei terzi Stati e limitiamoci ad esaminare se il trasporto di contrabbando bellico possa dar luogo all'esercizio degli ordinari mezzi di repressione, anche quando la guerra sussista fra due Stati legati da un vincolo di protettorato. Se lo Stato protetto avesse forze sufficienti per arrestare le navi che esercitano il contrabbando per conto

---

(1) WILHELM, *op. cit.*, *Journal*, 1895, p. 660-674. — Vedasi pure *Revue Générale de D*. I. *P.*, 1895, p. 156-158, e p. 249-256; 1896, p. 58-59, e p. 76-77. — Anche il FÉRRAUD-GIRAUD (*De la neutralité dans les guerres entre Etats, les guerres civiles et les différends entre Etat protecteur et Etat protégé* (*Revue Générale de D. I., P.*, 1895, p. 296) sostenne in tesi generale il principio che qualsiasi conflitto fra lo Stato protettore e lo Stato protetto non può costituire pei cittadini di una terza potenza, la condizione di guerra. Questa tesi fu tuttavia combattuta dal DESPAGNET (*Essai sur les protectorats*, p. 336-376).

dell'avversario, i tribunali delle prede dallo Stato medesimo istituiti, non esiterebbero certo a devenire ad una pronuncia di condanna. Ma avverrebbe altrettanto se il giudizio dovesse essere emanato da un tribunale internazionale? A chi ben consideri il punto decisivo della questione sta nel determinare se lo Stato protetto possa assumere la veste di belligerante. Se infatti si ritiene che le ostilità le quali si verificano fra questo e lo Stato protettore sono semplici atti insurrezionali d'ordine interno, simile stato di cose non crea pei terzi alcun dovere speciale e continua a sussistere piena libertà di commercio (1). Se invece ci si trova di fronte ad un vero stato di guerra, i terzi sono obbligati ad osservare i doveri della neutralità e se non li rispettano possono andar soggetti alle repressioni relative. A mio avviso un tribunale internazionale avrebbe sufficiente autorità per apprezzare se agli individui combattenti per conto di uno Stato protetto, in guerra con lo Stato protettore, può o no attribuirsi la veste di belligeranti (2). Non ci sarebbe dunque bisogno che o lo Stato principale implicato nella lotta o i terzi Stati avessero espressamente dichiarato di riconoscere a questi tale carattere; le circostanze di fatto, l'importanza della lotta che si combatte la condotta reciproca dei combattenti ecc., fornirebbero elementi sufficienti per devenire a quell'apprezzamento. Né credo sia da escludere *a priori* che fra uno

(1) È per questo che se venisse arrestata in alto mare una nave che esercita il contrabbando a vantaggio dello Stato protetto, i tribunali dello Stato protettore non potrebbero condannarla, se le autorità governative di quest'ultimo si rifiutassero di attribuire alle forze combattenti avversarie la qualità di belligeranti.

(2) Sulle condizioni richieste affinchè un popolo insorto possa esser considerato come belligerante, confr. ESPERSON, *La questione anglo-americana dell'Alabama*, Firenze, Niccolai, 1869 (estratto dagli *Annali della giurisp. it.*), p. 5 e seg.; CATELLANI, *Cuba*, *Nuova Antologia*, 15 marzo 1896, p. 228-29.

Stato protetto e lo Stato protettore possa esserci una vera guerra; se persino gli individui che insorgono contro il loro sovrano diretto e legittimo possono in certi casi esser considerati come belligeranti, a maggior ragione è lecito riguardare come tali i sudditi di uno Stato che continua sempre a godere di una certa indipendenza, durante una guerra ch'esso combatte allo scopo di riacquistare piena ed assoluta libertà internazionale. Per concludere insomma credo possa affermarsi, che il trasporto di materiale da guerra per conto di uno Stato si può trattare alla stregua di un atto di contrabbando, anche quando lo Stato in questione sia in guerra contro altro Stato sottoposto al suo protettorato, ogniqualvolta quest'ultimo nella lotta che sostiene, venga ad assumere la veste di belligerante.

30. — Affinchè il trasporto di oggetti di contrabbando bellico a destinazione o per conto del nemico possa dar luogo ad una repressione, è necessario sussista un'altro requisito: fa d'uopo infatti che le merci di contrabbando siano trovate a bordo della nave nel momento in cui essa è sottoposta alla visita (1). È questa una condizione che la scienza ha unanimemente ritenuta necessaria, affinchè possa procedersi al sequestro della nave che compie un trasporto proibito, mentre si riconosce che, quando il carico di contrabbando è stato scaricato, cessa ogni diritto di repressione (2).

---

(1) Il diritto di sequestro può tuttavia esercitarsi tostochè la nave, carica di merci proibite e diretta ad un porto nemico, ha iniziato il proprio viaggio.

(2) Confr. Hübner, *op. cit.*, vol. I, P. I, C. VIII, § 18. — Wheaton, *Eléments*, T. II, p. 165. — Hautefeuille, *op. cit.*, vol. IV, p. 198-199. — Cauchy, *op. cit.*, vol. II, p. 211. — Fiore, *op. cit*, vol. III, p. 499, n. 1752, e p. 562, n. 1807. — Heffter, *op. cit.*, § 161 — Bluntschli, *op. cit.*, articoli 809 e 818. — Perels, *op. cit.*, p. 279-280, e p. 286. — Geffcken in Holtzendorff *Handbuch*, vol. IV, p. 725-726. — Calvo, *op. cit.*, vol. V,

Un principio diverso è tuttavia seguito nella giurisprudenza anglo-americana. Le Corti britanniche e quelle degli Stati Uniti hanno ammesso che una nave, la quale ha portato al nemico merci di contrabbando, può essere catturata insieme al suo carico anche nel viaggio di ritorno, quando sia riuscita nel suo intento adoperando carte di bordo falsificate (1). Questa giurisprudenza deve reputarsi priva di un vero fondamento giuridico. Infatti è lecito al belligerante di procedere ad atti di sequestro e di confisca per un fatto di contrabbando di guerra, non già in base ad alcun diritto d'ordine penale, ma unicamente in virtù del diritto di guerra che lo autorizza ad impedire che si forniscano al suo avversario i mezzi di difesa ed offesa. Ora, quando siasi potuto far pervenire al nemico alcune merci di contrabbando, qualunque atto di sequestro non avrebbe più un carattere preventivo, ma avrebbe quello di una penalità che uno Stato belligerante non ha certamente giurisdizione per applicare in alto mare ai sudditi di Stati neutrali.

31. — Come conseguenza giuridica di ogni fatto di contrabbando di guerra, sorge pel belligerante il diritto di

---

p. 39-41. — F. De Martens, *op. cit.*, vol. III, p. 354. — Bonfils, *op. cit.*, p. 837-838. — Despagnet, *op. cit.*, p. 692-693. — Vedasi nello stesso senso le risoluzioni del congresso marittimo riunito a Napoli il 30 giugno 1871, citate in Fiore, *op. cit.*, vol. III, p. 559; e i §§ 31 e 113 del regolamento sulle prede marittime elaborato dall'Istituto di diritto internazionale. — Anche la commissione dell'Istituto per la materia del contrabbando di guerra, nella recente sessione di Cambridge, nel proprio controprogetto propose: § 9: « La confiscation . . . . . ne peut avoir lieu qu'en cas de flagrant délit ».

(1) Travers-Twiss, *op. cit.*, vol. II, § 149. — Phillimore, *op. cit.*, T. III, p. 271-73. — Wheaton, *op. cit.*, l. c. — Calvo, *op. cit.*, T. V, p. 40-41. — Perels, *op. cit.*, p. 286 — Nel 1879, durante l'ultima guerra fra il Chilì e il Perù, anche il tribunale delle prede di quest'ultimo Stato, relativamente alla nave germanica *Luxor*, si pronunciò nel senso che una nave colpevole di contrabbando potesse essere sequestrata pure nel viaggio di ritorno. — Vedasi *Revue de D. I.*, 1879 p. 655.

devenire ad atti di sequestro e di confisca. Ma quale sarà l'estensione di questo diritto; l'esercizio ne dovrà essere limitato alle merci proibite o potrà pure estendersi alla nave che le trasporta ed anche alle merci lecite sulla medesima caricate?

Questa indagine potrebbe completamente ommettersi, se dovesse prevalere l'opinione di chi sostiene che lo Stato che si trova implicato in una guerra ha soltanto la facoltà di trattenersi temporaneamente, fino a che durano le ostilità, gli oggetti di contrabbando, ma non ha quella d'impossessarsene senza averne pagato il prezzo (1). Questa teoria oltre ad essere molto liberale, costituisce in qualche modo una logica applicazione del principio che il belligerante ha il diritto d'impedire si forniscano all'avversario armi e munizioni, ma non può comminare alcuna penalità ai sudditi dei terzi Stati che compiono un atto di tale specie. Essa non può considerarsi completamente utopistica, poichè ne fu fatta applicazione nel secolo scorso nel trattato, in queste pagine più volte menzionato, concluso nel 1785 fra la Prussia e gli Stati Uniti (2). Ma, come ebbe giustamente a notare lo stesso Vattel (3), limitarsi ad arrestare le merci di contrabbando, senza procedere alla confisca, sarebbe spesso un mezzo inefficace, mentre sul mare riesce sempre assai difficile esercitare una completa sorveglianza. Se il rischio fosse limitato al sequestro temporaneo o alla espropriazione dietro indennità, il contrabbando bel-

---

(1) Vedasi in questo senso Azuni, *op. cit.*, vol. II, C. II, art. 2, §§ 7-10, p. 61-66. — Klüber, *op. cit.*, § 289, p. 366. — Confr. pure le opinioni di Cocceio, De Rayneval e Lorimer, citate in Kleen, *op. cit.*, *Revue de D. I.*, 1893, p. 397-398.

(2) Art. 13. — Travers-Twiss, *op. cit.*, vol. II, § 150. — Klüber, l. c. — Geffcken in Holtzendorff, *Handbuch*, vol. IV, p. 718.

(3) Vattel, *op. cit.*, L. III, § 113, p. 574.

lico sarebbe largamente praticato, poichè ciò che vale a raffrenarlo è soltanto la tema d'incorrere in quei danni d'ordine pecuniario ai quali si espone chi deviene ad un commercio proibito. Che se gli Stati belligeranti dovessero astenersi dal reprimere gli atti di contrabbando bellico compiuti da sudditi neutrali, per lasciare tale compito agli Stati che non prendono parte alle ostilità, questi ultimi verrebbero ad assumere molte responsabilità, atte a far sorgere le maggiori complicazioni internazionali (1). Non può dunque negarsi al belligerante il diritto di confisca, purchè questo venga esercitato nei dovuti limiti (2). Vediamo quali dovranno essere questi limiti.

Se si studiano a questo proposito le teorie sostenute dagli autori e si esamina quale sia la pratica seguita nei diversi Stati, ci si trova di fronte ad un complesso di sistemi così svariati e disformi che non riesce certo agevole il compierne un'esposizione succinta. Tentiamo tuttavia di farne un riassunto.

Da prima apparve naturale di estendere il diritto di confisca, non solo alle merci di contrabbando, ma anche alla nave che le trasporta e per di più ad ogni altra merce innocente caricata sulla medesima. In questo senso disposero in Francia gli antichi editti del 1543, 1569, 1584 (3) e, segnatamente nel secolo XVII, vennero stipulati alcuni trattati tra i quali è degno di nota quello concluso nel 1646 fra la Francia e l'Olanda (4). In vari trattati successivi si riuscì tuttavia ad abbandonare la severità di questo sistema, col pattuire che si confischeranno soltanto le

---

(1) Hautefeuille, *op. cit.*, T. IV, p. 214-215.
(2) Vidari, *op. cit.*, 811-813. — Schiattarella, *op. cit.*, p. 59-60.
(3) Klüber, *op. cit.*, § 290, p. 366.
(4) Cauchy, *op. cit.*, T. II, p. 209.

merci di contrabbando, lasciando libere le altre e la nave sulla quale vengono trovate. Così venne disposto nel trattato dei Pirenei del 1659, in quelli di Nimega e di Utrecht (1) ed una norma analoga conteneva anche l'ordinanza francese sulla marina del 1681 (2). Erasi così raggiunto, a mio avviso, il maggiore progresso al quale potesse in questo campo aspirarsi, ma i giuristi e il diritto positivo non credettero per lo più di attenersi al principio contenuto nell' ordinanza francese e nei trattati ora menzionati, per seguire altre norme che richiedono spesso il compimento di speciali indagini o di qualche distinzione e suddistinzione.

Molto semplice è tuttavia il sistema adottato dal nostro Codice per la marina mercantile, il quale all'art. 215 stabilisce: « Le navi neutrali, cariche in tutto o in parte di generi di contrabbando di guerra dirette ad un paese nemico, saranno catturate e condotte in uno dei porti dello Stato, dove la nave e le merci di contrabbando saranno confiscate e le altre merci lasciate a disposizione dei proprietari ». Sebbene tale disposizione abbia, salvo lievi modificazioni, ottenuto il suffragio del congresso marittimo riunito a Napoli nel 1871 (3) e del congresso militare di Madrid del 1892 (4), a me sembra iniqua ed ingiustificata la

---

(1) Travers-Twiss, *op. cit.*, T. II, § 149. — Cauchy, *op. cit.*, vol. II, pag. 210.

(2) Valin, *op. cit.*, vol. II, p. 264 e seg.

(3) Il congresso di Napoli emise il seguente voto: « Il congresso desiderando che il commercio dei neutri si tenga strettamente nei limiti dei suoi pacifici diritti e non alimenti col suo concorso la guerra, fa voti perchè nel caso di carico lecito ed illecito, *salve sempre le merci innocue*, sieno dichiarati confiscabili insieme col carico illecito i bastimenti presi in flagrante delitto di proprio e diretto contrabbando di guerra, *salvo agli interessati la dimostrazione di buona fede* ». — V. Pierantoni, *Storia del dir. int. nel secolo XIX*, p. 482. — Fiore, *op. cit.*, vol. III, p. 559.

(4) Al cap. VII (art. 2) del progetto di codificazione elaborato da questo congresso, è detto: « Il contrabbando di guerra può essere sequestrato su una nave neutrale insieme alla nave; sarà invece dichiarata

misura colla quale si colpisce in ogni caso di confisca la nave che trasporta anche in piccola quantità merci proibite. È incontestabile pel belligerante il diritto d'impedire l'esercizio di un cemmercio illecito, ma per raggiungere questo scopo basta la cattura degli oggetti di contrabbando, mentre la condanna della nave su cui erano caricati, rappresenta un' arbitrario procedimento perchè inutile pei fini stessi della guerra.

Alcuni autori, seguendo la dottrina del Bynkershoek (1), ritengono confiscabile anche la nave che trasporta il contrabbando di guerra, quando il proprietario della medesima conosceva l'esistenza del carico di merci proibite (2). Altri propugnano un sistema che ha con quest'ultimo molte analogie, sostenendo che tanto la nave quanto gli oggetti di contrabbando possono essere confiscati quando appartengano allo stesso proprietario o quando con mezzi fraudolenti siasi cercato di dissimulare quale fosse il vero paese di destinazione e che ad egual trattamento è lecito sottoporre le merci innocenti nell'ipotesi che lo stesso individuo avesse un diritto di proprietà sù tutto il carico (3). Sono appunto questi i casi in cui, secondo la giurisprudenza inglese, possono confiscarsi, oltre alle merci vietate, anche le merci lecite e la nave che le trasporta. Quanto agli og-

---

libera la merce lecita *purchè il proprietario ignorasse l'esistenza del contrabbando di guerra sulla nave su cui è caricato* ». LEHR, *op. cit.*, *Revue de D. I.* 1893, p. 335-336.

(1) *Quaestiones juris publici*, L. I, C. 12.

(2) HEFFTER, *op. cit.*, § 161. — BLUNTSCHLI, *op. cit.*, art. 810. — GESSNER, *op. cit.*, p. 146. — PERELS, *op. cit.*, p. 284-285. — GEFFCKEN, nel *Handbuch* del Holtzendorff, vol. IV, p. 780-781. — F. DE MARTENS, *op. cit.*, T. III, p. 353-54.

(3) ZOUCH, *Juris fecialis sive juris inter gentes et quaestionum de eodem explicatio*. T. II, § 8, quaest. 13. — PHILLIMORE, *op. cit.*, T. III, §§ 276-277. — TRAVERS-TWISS, *op. cit.*, T. II, §§ 148-149. — WHEATON, *Eléments* T. II, p. 165. — LOUIS, *op. cit.*, *Journal*, 1877, p. 305-306.

getti il commercio dei quali col nemico può essere proibito, le corti britanniche sogliono distinguere a seconda che si tratti di cose che debbano *assolutamente* considerarsi come contrabbando bellico, piuttosto che di oggetti che assumano questo carattere soltanto in speciali circostanze. Nel primo caso la confisca è sempre pronunciata, nel secondo si esercita il così detto diritto di *preenzione*, a norma del quale il belligerante può impossessarsi delle merci il cui trasporto al nemico vuol impedire, pagandone il prezzo con un determinato aumento percentuale, per rifondere agli interessati i danni che con simile misura viene loro a cagionare (1).

Questa dottrina, che permette di confiscare anche la nave e le merci lecite, quando sussista il fatto che il proprietario di quella abbia conoscenza dell'esistenza del contrabbando o quando questo e il carico innocente appartengano allo stesso individuo, non ha a mio giudizio un vero fondamento giuridico. Così infatti si procede come se si trattasse di punire un fatto delittuoso, mentre il commercio di oggetti proibiti non può essere considerato come un reato. È naturale che il diritto di *preenzione*, esercitato assoggettando a diverso trattamento a seconda dei casi le varie specie merci, abbia trovato numerosi sostenitori fra i giuristi che si mostrano favorevoli alla teoria del *contrabbando relativo* o che, seguendo il Grozio, suddistinguono gli oggetti passibili di confisca in cose che servono esclusivamente per la guerra e in cose *ancipitis usus* (2); ma

---

(1) Phillimore, *op. cit.*, vol. III, §§ 267-269, 275-277. — Travers-Twiss, *op. cit.*, vol. II, §§ 146-149. — Fiore, *op. cit.*, vol. III, p. 558. — Gessner, *op. cit.*, p. 182.

(2) Hübner, *op. cit.*, vol. II, P. I, C. IV, § 7. — Massé, *op. cit.*, T. I, n. 210, 212 — Bluntschli, *op. cit.*, art. 806, 811. — F. De Martens, *op. cit.*, vol. III, p. 854.

quando non si accetti il concetto di ***contrabbando relativo***, logicamente conviene respingere la teoria della ***preenzione***. Essa poi non potrebbe accogliersi perchè fa tutto dipendere dall'arbitrio del belligerante, il quale è giudice sull'opportunità di pagare o no il prezzo della cosa sequestrata, mentre il diritto di espropriare una merce, che non debba servire direttamente per gli usi della guerra, non può ammettersi se non nei casi di forza maggiore e di assoluta necessità (1). In un' altra ipotesi tuttavia il belligerante che s' impossessasse delle merci trasportate da una nave di commercio ad un paese nemico dovrebbe esser tenuto a pagarne il prezzo, anche si trattasse di vero ed assoluto contrabbando; ciò si verificherebbe se la nave fosse in buona fede partita da un determinato porto prima della dichiarazione di guerra e se al momento della visita non avesse conoscenza dell'esistenza dell'ostilità (2).

32. — Nella scienza prevale ormai il principio che le merci lecite che si trovano a bordo di una nave sequestrata per contrabbando di guerra, non possono andar soggette a confisca (3). In Francia tuttavia si condannano, oltre alla nave, anche le merci innocenti, quando il carico è costituito per tre quarti o più di contrabbando di guerra. In questo senso dispone il regolamento emanato sotto Luigi XVI, il 26 luglio 1778, richiamato su questo punto

(1) Vedasi al n. 9, Parte Seconda, p. 128.

(2) Massé, *op. cit.*, T. I, n. 363. — Perels, *op. cit.*, p. 280. — Brusa, nota al Casanova, *op. cit.*, vol. II, p. 281. — Despagnet, *op. cit.*, p. 698. — Vedasi tuttavia in senso diverso Vidari, *op. cit.*, p. 330-331. — Hautefeuille, *op. cit.*, vol. III, p. 283 e seg.

(3) Vedasi Perels, *op. cit.*, p. 283-284. — Gessner, *op. cit.*, p. 146. — Fiore, *op. cit.*, vol. III, p. 560-561. — Geffcken, nel *Handbuch* del Holtzendorff, vol. IV, p. 730-731. — Si confrontino pure i §§ 80-83 e 118 del regolamento delle prede dell'Istituto di diritto internazionale. — In senso diverso tuttavia Ortolan, *op. cit.*, vol. II, p. 197. — F. De Martens, *op. cit.*, T. III, p. 354.

in vigore dalle istruzioni del 31 marzo 1854 e da quelle del 25 luglio 1870. Tale sistema è degno di censura non solo perchè applica una sanzione penale rispetto ad oggetti sui quali lo Stato belligerante non potrebbe razionalmente esercitare alcun diritto di guerra, ma anche perchè, come osserva giustamente il Perels (1), esso trovasi in contraddizione coi principî della dichiarazione di Parigi, a norma dei quali, fatta eccezione pel contrabbando di guerra, le merci nemiche sono insequestrabili a bordo di nave neutrale e la proprietà neutrale è inviolabile anche se trovata su nave nemica.

Quanto alla confisca della nave, il belligerante può prender questa misura, secondo l'opinione di vari giuristi, ogniqualvolta il carico consista per la totalità o in gran parte di merci di contrabbando (2). A questo principio si è uniformata l'ordinanza austriaca del 9 luglio 1866, la quale dispone appunto che la nave che trasporta merci di contrabbando di guerra può essere confiscata solo quando la quantità di queste sia considerevole in confronto al resto del carico (3). Non molto divario corre fra le disposizioni

(1) Perels, l. c.

(2) Massé, *op. cit.*, T. I, n. 216. — Bulmerincq, *op. cit.*, nella *Revue de D. I.*, 1882, p. 161; e *Völkerrecht*, p. 359. — Fiore, *op. cit.*, vol. III, p. 529-530, 561-562; e *Dir. int. codif.*, nn. 1296, 1297. — Il § 83 del regolamento delle prede dell'Istituto di diritto internazionale, così dispone: « Le navire arrêté pour cause de contrebande de guerre peut continuer sa route si la cargaison ne se compose pas exclusivement, ou en majeure partie de contrebande de guerre, et que le patron soit prêt à livrer celle-ci au navire du belligérant et que le déchargement puisse avoir lieu sans obstacle selon l'avis du commandant du croiseur ». — Il § 117 poi aggiunge: « . . . Le navire transportant ne sera condamné que: 1.° . . . . 2° . . . . 3.° Si la cargaison transportée à destination de l'ennemi se compose *principalement* d'approvisionnements pour les navires de guerre ou pour les troupes de l'ennemi ».

(3) Calvo, *op. cit.*, T. V, p. 64. — Fiore, *op. cit.*, vol. III, p. 544, 558. — Al Messico l'ordinanza sulla marina da guerra del 4 luglio 1890, autorizza la confisca delle navi neutrali che trasportano contrabbando di

di questa ordinanza e i regolamenti danese del 16 febbraio 1864 e prussiano del 20 giugno dello stesso anno, i quali dichiarano di buona preda le navi il cui carico si compone di contrabbando di guerra. Questi ultimi tuttavia aggiungono che se una parte soltanto del carico ha tale carattere, la nave e le merci lecite vanno esenti da confisca, purchè gli oggetti proibiti vengano consegnati e scaricati immediatamente o nel porto più prossimo (1).

Il tener conto della quantità degli oggetti di contrabbando in confronto al resto del carico, per determinare se la nave che li trasporta possa o no essere dichiarata di buona preda, è sistema che, quantunque appoggiato dalla dottrina e attuato nella pratica, si ravvisa, a mio giudizio, come assolutamente arbitrario.

Quali criteri giuridici dovrà un tribunale prender per base per giudicare fino a qual punto la nave possa senza tema di venire catturata esser caricata di oggetti di contrabbando, e in quale precisa proporzione dovranno trovarsi le merci illecite perchè ci sia il diritto di cattura? Che se il legislatore stesso volesse fornire al magistrato un criterio preciso ed aritmetico di commisurazione, l'arbitrarietà non cesserebbe di sussistere, essa starebbe nella legge piuttosto che nei giudizi. Invero, se il trasporto di oggetti di contrabbando è un atto che autorizza il belligerante a considerare la nave che lo compie come nemica, non c'è motivo per mandare esente dalla cattura quella che ha a bordo merci proibite in una quantità minore piuttosto che maggiore. Se invece la nave conserva, ad onta del trasporto

---

guerra, quando questo sia in quantità superiore alla metà del carico totale (*Annuaire*, 1892, p. 967-968).

(1) Calvo, *op. cit.*, vol. V, p. 64. — Desjardins, *op. cit.*, vol. I, p. 62-63. — Fiore, *op. cit.*, vol. III, p. 557. — Perels, *op. cit.*, p. 441.

della merce illecita, il carattere di neutrale, nessuna influenza deve avere il fatto della quantità prevalente del contrabbando in confronto al resto del carico. Anche se si seguisse il sistema prussiano, estendendo il diritto di confisca alla nave nella sola ipotesi che il carico fosse *per la totalità* costituito di contrabbando, ci si troverebbe di fronte a difficoltà analoghe non solo d'ordine giuridico ma anche d'ordine pratico. Così, qualunque legno potrebbe sfuggire alla cattura, quando si fosse premunito col prendere a bordo una certa quantità di merce lecita.

Non si dica poi col Fiore, che la nave che trasporta al nemico oggetti di contrabbando non può esser riputata neutrale, quando questi siano in quantità prevalente rispetto alle rimanenti merci, perchè allora *lo scopo principale della navigazione è quello di rendere servizio al nemico* (1). Infatti, quando una nave non compia il viaggio *per conto* del nemico, vale a dire quando non sia stata da questo noleggiata (nella quale ipotesi, come vedremo tra poco, sarebbe pienamente giustificata la confisca della nave) lo scopo principale della navigazione è quello di fare un'operazione commerciale nell'interesse degli armatori, la quale non potrà giovare alla causa di uno dei belligeranti se non in via *indiretta*. Non è dunque affatto assurdo l'assoggettare a diverso trattamento la nave che deviene ad un trasporto illecito per conto del nemico, e quella che esercita per conto proprio un commercio che può essere dai belligeranti vietato. L'una si pone veramente nella condizione di nemica, l'altra non vien meno alla neutralità se non per ciò che si riferisce al commercio passibile di proibizione. È giusto che la sanzione repressiva sia tanto più grave quanto mag-

---

(1) Fiore, *op. cit.*, vol. III, p. 61-62.

giore è la quantità del contrabbando di guerra che si trasporta, ma la graduale e proporzionale repressione ha luogo coll'assoggettare il proprietario del carico ad una perdita corrispondente alla quantità delle merci vietate di cui questo si compone.

Concludendo dunque, a parer mio, il solo sistema che abbia un vero fondamento giuridico e che riesca nello stesso tempo perfettamente pratico e di facile applicazione, è quello di autorizzare i belligeranti a confiscare tutti gli oggetti di contrabbando di guerra trovati a bordo della nave che si dirige verso un porto nemico, rilasciando libera, qualunque ne sia la quantità, tanto la nave che li trasporta, quanto la rimanente parte del carico. Questo modo di procedere, non soltanto ha trovato il suffragio di gran numero di scrittori (1), ma ha avuto altresì una sanzione positiva nel trattato stipulato dall' Italia con gli Stati Uniti il 26 febbraio 1871 (2) e nel regolamento russo del 24 maggio 1877, emanato in occasione della guerra contro la Turchia (3).

---

(1) Pinheiro Ferreira, in G. F. De Martens, *Précis*, vol. II, p. 342. — Hautefeuille, *op. cit.*, vol. IV, p. 215, 216. — Rocco, *op. cit.*, P. II, C. 47, p. 442. — Cauchy, *op. cit.*, vol. II, p. 210. — Vidari, *op. cit.*, p. 311-313. — Schiattarella, *op. cit.*, pag. 49 e seg. — Sandonà, *op. cit.*, p. 569. — Desjardins, *op. cit.*, vol. I, p. 62-63. — Dudley-Field, *op. cit.*, art. 863. — Kleen, *Avant projet*, § 18 (*Revue de D. I.*, 1893, p. 404) — Despagnet, *op cit.*, p. 693. — Confr. pure le opinioni di Galiani, Lampredi, Azuni e Romagnosi nello stesso senso, riassunte in Pierantoni, *Sur les prises maritimes d'après l'école italienne* (*Revue de D. I.*, 1875, pag. 615-646) — Anche la commissione dell'Istituto di diritto internazionale per lo studio della materia del contrabbando di guerra, nella sessione di Cambridge (1895) formulò il § 7 del proprio progetto nel modo seguente: « La saisie ne peut pas être étendue au delà des objets prohibés. S'il n'est pas possible d'éviter la saisie, elle ne prejuge nullement la question d'un acquittement definitif » (*Revue de D. I.*, 1895, p. 400-401).

(2) Art. 12, *Annuaire*, 1872, p. 314.

(3) L'art. 6 di questo regolamento, dopo aver enumerato gli oggetti che sono da considerarsi come contrabbando di guerra, si limita ad aggiungere: « . . . Ces objets lorsqu'ils sont trouvés à bord de navires neu

33. — Nelle pagine precedenti vedemmo che al contrabbando di guerra viene assimilato il fatto di una nave che trasporta per conto del nemico truppe o dispacci ufficiali. Dimostrammo che un atto di tale specie, sebbene abbia molta analogia col contrabbando, riveste un carattere *sui generis*. Così, indipendentemente dal requisito della destinazione nemica, può aver luogo una repressione anche quando il trasporto illecito sia eseguito semplicemente *per conto* del nemico. Data la natura speciale di questi fatti assimilabili al contrabbando bellico, è naturale che le conseguenze giuridiche che da essi possono derivare siano pure diverse da quelle a cui danno luogo i comuni atti di contrabbando.

È incontestabile che il prestarsi a far pervenire per via di mare ad un determinato paese un corpo di truppe od un dispaccio ufficiale attinente alla guerra, è cosa di gravità eccezionale; è quindi giusto che la nave che si pone così in condizione di agevolare *direttamente* le operazioni di uno degli Stati belligeranti, possa dall'altro essere considerata come nemica e che sussista il diritto di catturarla. Fu discusso se questo diritto potesse esercitarsi anche se una nave neutrale, non si fosse prestata, ma fosse stata *costretta* a compiere un trasporto per conto di uno dei belligeranti. Sebbene qualche autore, come il Wheaton, abbia pure per quest'ipotesi considerata come legittima la misura della confisca, ora generalmente si riconosce che allorquando ci si trova di fronte ad un caso di forza maggiore, non è lecito far subire un grave danno a chi nulla ha volonta-

---

tres, et destinés à un port ennemi, peuvent être saisis et confisqués, sauf la quantité qui est nécessaire au navire sur lequel est opérée la saisie ». (*Annuaire*, 1878, p. 675).

riamente compiuto che possa impegnare la propria responsabilità (1).

Generalmente si ritiene debba comminarsi la stessa penalità tanto per il trasporto di truppe per conto di uno dei belligeranti, quanto per quello di dispacci ufficiali, e che la nave che lo ha effettuato possa perciò, sia nell'una che nell'altra ipotesi, essere catturata e dichiarata di buona preda (2). Il regolamento elaborato dall' Istituto di diritto internazionale reprime tuttavia più severamente il fatto del trasportare truppe per conto del nemico, e mentre in questo caso estende la confisca anche alla nave, nell'altro limita il sequestro ai soli dispacci. Il §. 117 infatti è così formulato: « La correspondence officielle et la contrebande transportés à destination de l'ennemi seront confisqués, les troupes transportés à l'ennemi seront faites prisonnières. Le navire transportant ne sera condamné *que:* 1.° S'il fait résistence; 2.° *S'il transporte des troupes à l'ennemi*, 3.° Si la cargaison transportée à destination de l'ennemi se compose principalement d'approvisionnements pour les navires de guerre ou pour les troupes de l'ennemi ».

Non può certamente negarsi che il trasporto di truppe

---

(1) Hautefeuille, *op. cit.*, vol. II, p. 178. — Fiore, *op. cit.*, vol. III, p. 5:2 — Schiattarella, *op. cit.*, p. 68-69. — Confr. tuttavia il § 89 dell'*Avant projet*, del Kleen (*Revue de D. I.*, 1898, p. 408).

(2) Heffter, *op. cit.*, § 157 *bis*. — Perels, *op. cit.*, p. 289-290. — Fiore, *op. cit.*, vol. III, p. 552-558. — Kleen, *Avant projet*, § 87 (*Revue de D. I.*, 1898, p. 407). — Bonfils, *op. cit.*, p. 840. — Confr. pure i §§ 8 e 4 del capitolo III del progetto di codificazione delle leggi della guerra elaborato dal congresso militare di Madrid del 1892. (Lehr, *op. cit.*, *Revue de D. I.*, 1898, p. 885-886). — L'articolo 7 del regolamento russo del 24 maggio 1877, dopo aver stabilito: « Sont assimilés à la contrebande de guerre, les actes suivants interdits aux neutres: le transport des troupes ennemies, celui des depêches et de la correspondence de l'ennemi, la fourniture de navires de guerre à l'ennemi », senza compiere alcuna distinzione aggiunge: « Les navires neutres pris en flagrant délit de semblable contrebande, peuvent être, selon les circonstances, saisis et même confisqués ». — *Annuaire*, 1878, pag. 675.

costituisce un atto maggiormente ostile di quello di far pervenire a destinazione un dispaccio ufficiale, ma, a mio avviso, questa ragione non è sufficiente per esentare dalla confisca la nave che ha compiuto *scientemente* un atto di quest'ultima specie, poichè essa si è posta egualmente nella condizione di belligerante col prestare ad una delle parti combattenti un servizio che può *direttamente* avere influenza grandissima sull' esito della lotta (1). Tra l'uno e l'altro fatto, in ordine al diritto di repressione, ci sarà questa sola differenza che, non potendo procedersi alla condanna della nave senza che l'armatore o il capitano che lo rappresenta abbia avuto reale conoscenza del fine e della destinazione del trasporto che sta per intraprendere (2), è assai più facile presumere che tale conoscenza ci fosse pel caso di trasporto di truppe, che non per quello di dispacci ufficiali, il contenuto e lo scopo dei quali possono talvolta rimanere *completamente* ignorati a chi è incaricato di portarli a destinazione.

34. — Abbiamo così avuto campo di vedere quante disformità si riscontrino, non solo nella pratica ma anche nella dottrina, rispetto alla materia del contrabbando di guerra, sia in ciò che si riferisce al suo concetto fondamentale e alle condizioni per poterlo reprimere, sia in ciò che concerne le conseguenze giuridiche che da esso possono derivare. Finchè la scienza non contribuirà a far sparire

---

(1) Anche la commissione dell' Istituto per la materia del contrabbando di guerra, nel 1895 a Cambridge, abbandonò ogni distinzione, per ciò che si attiene al diritto di confisca della nave, fra le varie specie di trasporti compiuti per conto del nemico, formulando il § 9 del proprio controprogetto nel modo seguente: « La confiscation s'étend au navire: 1.° Si l'armateur ou le capitaine a eu connaissance de la nature et la destination du trasport; 2.° En cas de résistence à l'arrêt etc. ». (*Revue de D. I.*, 1895, p. 401).

(2) Fiore, *op. cit.*, vol. III, nn. 1800-1801, p. 552-558. — Perels, *op. cit.*, p. 289. — Heffter, *op. cit.*, § 157 *bis*.

o almeno a diminuire le divergenze che si notano a questo proposito fra la legislazione o la giurisprudenza dei diversi Stati, difficilmente potrà effettuarsi un accordo per toglier di mezzo, rispetto a questo argomento, ogni causa di conflitto fra una nazione e l'altra. Eppure una convenzione internazionale stipulata a questo fine, sarebbe tanto più desiderabile inquantochè non soltanto i diritti e i doveri dei belligeranti, ma anche quelli dei neutrali, avrebbero bisogno di essere chiaramente determinati e delimitati. Per raggiungere questo scopo l'opera dell'Istituto di diritto internazionale riuscirà necessariamente preziosissima, e le fatiche e gli studi degli eminenti uomini di scienza che lo compongono dovranno presto a tardi produrre i loro effetti benefici, tenuto conto specialmente del fatto che i membri di quel corpo scientifico non si limitano ad esprimere voti aventi un puro interesse e valore dottrinale, ma formulano proposte informate, tanto ai progressi della scienza, quanto alle necessità della pratica ed atte a conciliare il più possibile le varie tendenze che prevalgono nei differenti paesi. Queste tuttavia sono ancora troppo accentuate e troppo diverse fra Stato e Stato per concludere che fra breve potrà effettuarsi l'accordo desiderato. E la storia politica e diplomatica di quest' ultimo secolo c' insegna che non ci troviamo in un periodo di tempo nel quale l'evoluzione verso idee più progredite e liberali, per ciò che si attiene al contrabbando bellico, stia velocemente operandosi. Infatti nel 1885, quasi trent'anni dopo la dichiarazione del 1856, quando sarebbe stato legittimo il credere che questa avrebbe potuto venire completata anche in quelle parti in cui è maggiormente deficiente, uno Stato come la Francia, che generalmente aveva sempre mostrato tendenze alquanto liberali, stimò opportuno di dichiarare contrab-

bando bellico una derrata che non può in alcun modo servire pei fini della guerra.

Il maggior ostacolo poi che si frappone alla conclusione della convenzione internazionale progettata, sta nel sistema vigente in alcuni paesi di considerare il contrabbando di guerra come materia che dipende unicamente dalla politica e non dal diritto, così da autorizzare i governi a prendere speciali misure più o meno restrittive a seconda dei casi e delle circostanze. Finchè si voglia rimanere fedeli ad un simile sistema, difficilmente i tribunali delle prede potranno essere riformati così da conseguire un ordinamento internazionale. Quando tale riforma fosse stata attuata, i magistrati giudicanti non potrebbero tener conto di quelle leggi o regolamenti interni che contenessero, in materia di contrabbando bellico, norme o prescrizioni contrarie ai principî del diritto internazionale. È certo quindi che uno Stato, che continuasse a voler regolare questa parte del diritto di guerra unilateralmente, senza preoccuparsi nel modo dovuto dei diritti dei cittadini neutrali, non potrebbe aderire alla costituzione di un tribunale internazionale che avesse autorità per dichiarare nulle le prede compiute dagli incrociatori della sua marina militare in conformità alle sue istruzioni. Siccome però ogni eccessiva limitazione imposta dai belligeranti alla libertà del commercio ridonda a scapito dei neutrali e siccome gli Stati che oggi si trovano nella condizione di belligeranti possono domani trovarsi in quella di neutrali, è sperabile che i vari governi nel loro stesso interesse finiranno per mettersi d'accordo affine di adottare uniformemente un complesso di norme razionali per regolare la materia del contrabbando bellico.

Anche quando si fosse raggiunto questo ideale, l'opera

di un tribunale internazionale a cui fosse deferito il giudizio sulla validità delle catture fatte per trasporti proibiti durante la guerra, non verrebbe a perdere la sua utilità e la sua grande importanza. La guerra accende gli animi in modo così veemente, da offuscare spesso il senso della giustizia e quando pure durante la pace si fosse pattuito il rispetto di alcuni determinati principî, se dovesse ai singoli belligeranti spettare il compito di farne applicazione, è tutt'altro che certo che sarebbero sempre in piena buona fede da ambe le parti scrupolosamente osservati. Ecco adunque l'opportunità che esista una giurisdizione internazionale, atta ad applicare colla maggiore imparzialità e completo disinteresse la norma positiva volontariamente accettata per regolare il punto di diritto su cui pende la controversia.

Vedemmo poi nelle pagine precedenti che il solo accordo che potrebbe con profitto e con utilità pratica effettuarsi fra gli Stati per stabilire quali siano gli oggetti di contrabbando bellico, sarebbe quello di adottare generalmente un determinato criterio giuridico atto a comprendere le diverse specie di merci, il cui commercio coi belligeranti può legittimamente proibirsi, mentre ogni enumerazione tassativa riuscirebbe necessariamente imperfetta e manchevole. Ora, nell'interpretazione di un tale principio giuridico che fornisse la nozione del contrabbando di guerra, la diversità delle tendenze che si verificano attualmente nei vari paesi, potrebbe nuovamente risorgere e la giurisprudenza dei diversi Stati, lungi dal prendere un indirizzo uniforme, continuerebbe a mostrarsi oltremodo svariata e contradditoria, per tener conto dei singoli e momentanei interessi. Questo grave inconveniente non si presenterebbe se il tribunale o i tribunali giudicanti (nell'ipotesi che ciascun belligerante dovesse istituirne uno) avessero un or-

dinamento internazionale tale da escludere qualsiasi pericolo di parzialità e d' ingiustizia. Si aggiunga che ciascun belligerante, al manifestarsi delle ostilità, secondo il progetto che a me appare più pratico e razionale, avrebbe facoltà d' indicare esso stesso le materie e gli strumenti che intende considerare come contrabbando, a condizione di non sorpassare nell' esercizio di questo diritto certi limiti determinati. Ora un tribunale istituito dallo Stato medesimo che ha emanato l'ordinanza che fissa quali siano le merci di contrabbando, non potrebbe certo avere autorità sufficiente per giudicare che tale ordinanza non dovrebbe essere osservata in quella parte che contenesse una violazione del principio adottato di comune accordo fra gli Stati. Mentre un simile giudizio potrebbe essere agevolmente pronunciato da un tribunale internazionale, il quale fosse tenuto a far rispettare soltanto le clausole dei trattati e i principî generali di diritto e fosse autorizzato a non prendere in considerazione le disposizioni contrarie delle singole legislazioni interne.

CAPITOLO QUARTO

Blocco marittimo.

35. — Il blocco marittimo, sua definizione e fondamento giuridico. — 36. Condizioni per poter condannare una nave per violazione di blocco. — Luoghi suscettibili d'esser bloccati. — 37. Quale autorità abbia competenza per dichiarare il blocco. — 38. Cenni storici sul diritto di blocco per ciò che si riferisce alla condizione dell'*effettività*. — 39. Continuazione. — 40. Quando un blocco possa considerarsi effettivo. — 41. Interruzioni del blocco. — 42. Se il requisito dell'*effettività* potrà osservarsi anche nelle guerre marittime dell'avvenire. — 43. Sulla notificazione del blocco. — 44. Continuazione. — 45. Requisito della flagranza del fatto affinchè una nave possa catturarsi per violazione di blocco. — 46. Conseguenze giuridiche che possono derivare dalla violazione di un blocco. — 47. Sulle probabilità che gli Stati possano devenire ad un accordo per completare la dichiarazione del 1856 in ciò che concerne il diritto di blocco, e sull'opportunità che, anche in quest'ipotesi, i giudizî siano deferiti ad un tribunale internazionale.

35. — Quando un belligerante vuol impedire che per via di mare si eserciti col nemico il commercio, non soltanto delle armi e munizioni, ma di qualsiasi specie di derrate, deve ricorrere a quella misura di guerra che è conosciuta col nome di blocco marittimo. Col Fiore possiamo dire che: « Il blocco consiste nell'investimento di una costa del nemico effettuato dal belligerante col proposito d'intercettare ogni comunicazione per la via di mare e mantenuto con un numero di navi che realmente ed effettivamente sieno in grado d'impedire con la forza a qual si sia nave, che voglia attraversare il cordone del blocco, di potere ciò fare senza esporsi ad essere colpita dai cannoni delle navi stazionanti » (1).

---

(1) Fiore, *op. cit.*; vol. III, p. 441, n. 1710; e *Dir. int. codif.*, n. 1222.

I doveri imposti ai neutrali pel fatto di una dichiarazione di blocco se, sotto un certo aspetto, sono più estesi di quelli che derivano dal divieto di trasportare al nemico merci di contrabbando, sotto altro aspetto sono più limitati. Infatti, mentre il belligerante può sequestrare le merci proibite caricate su una nave a destinazione nemica, qualunque sia il porto o la costa dello Stato avversario a cui deve approdare, per effetto del blocco diventa bensì illegittimo il commercio col nemico di ogni sorta di merci, ma soltanto se si tenti di esercitarlo con quei paesi che si trovano di fatto bloccati.

Fra gli scrittori si discute se il blocco sia una misura di guerra legittima. A me basti osservare che essa è ormai radicata nel diritto consuetudinario degli Stati, così da fornire argomento rispetto al quale i tribunali delle prede hanno ed avranno occasione di pronunciare dei giudizi. Per l'oggetto del nostro studio ha maggiore importanza esaminare quale ne sia il fondamento giuridico, poichè solo in base a questo concetto fondamentale, si potranno a tale proposito determinare i diritti e i doveri dei belligeranti e dei neutrali.

Secondo alcuni scrittori i sudditi degli Stati neutrali sono tenuti a rispettare il blocco, posto durante una guerra lungo una determinata costa, in quanto il belligerante sotto forma di possesso o di occupazione temporanea esercita un diritto di sovranità nella zona del mare bloccato e nei limiti di questa esso ha perciò facoltà d'imporre tutte le proibizioni che meglio gli piacciano (1).

(1) Hübner, *op. cit.*, P. I, C. VII, § 6. — Klüber, *op. cit.*, § 297. — Heffter, *op. cit.*, § 154. — Hautefeuille, *op. cit.*, T. II, p. 189 e seg. — Ortolan, *op. cit.*, T. II, p. 289. — Massé, *op. cit.*, T. I, nn. 289-290. — Casanova, *op. cit.*, vol. II, Lezione 25, p. 237. — Brocher de la Flechère, *Les principes naturels du droit de la guerre* (*Revue de D. I.*, 1873, p. 576).

Questa teoria è in aperta contraddizione col principio che il mare libero non è suscettibile di occupazione. Infatti le navi bloccanti, per evitare di essere colpite dalle batterie costiere, devono necessariamente stazionare fuori del perimetro delle acque territoriali, non si può quindi dire che esse occupino una data zona di mare sulla quale sia possibile esercitare un diritto di sovranità. Anche dato che le navi della flotta bloccante potessero rimanere ferme entro i limiti delle acque litorali, non va dimenticato che queste rappresentano un' estensione della sovranità imperante sul territorio; sarebbe dunque necessario che si fosse occupato anche il territorio lungo la costa per affermare che nelle acque a questa adiacenti si è sostituita una sovranità all'altra e se ciò fosse avvenuto, il blocco marittimo verrebbe a perdere completamente il suo carattere.

Altri scrittori invece ritengono che il diritto di blocco sia semplicemente fondato sulle necessità della guerra. (1) Finchè si tratta di applicare questa dottrina ai rapporti dei belligeranti fra loro, essa mi appare perfettamente giustificata in quanto non si può disconoscere ad uno Stato combattente il diritto di prendere tutte le misure le quali, senza essere eccessivamente crudeli, siano atte a fiaccare l'avversario e il blocco è tra quelle che cagionano minor spargimento di sangue. Ma per ciò che si riferisce ai rapporti fra i belligeranti e i neutrali, il criterio delle necessità della guerra,

— Desjardins, *Dr. comm. marit.*, T. I, n. 22. — Vidari, *op. cit.*, p. 272. — Schiattarella, *op. cit.*, p. 83, 87-89.

(1) Vedasi Grozio, *op. cit.*, L. III, C. I, § 5. — Bynkershoek, *op. cit.*, C. IX. — Vattel, *op. cit.*, L. III, § 117. — Cauchy, *op. cit.*, T. II, p. 197-200. — Gessner, *op. cit.*, pag. 145-158. — Bluntschli, *op. cit.*, all'art. 827, p. 463 — Perels, *op. cit.*, pag. 292. — Holtzendorff, *Handbuch*, vol. IV, p. 745. — Paternostro, *op. cit.*, p. 48-49. — Contuzzi, *Enciclopedia giuridica italiana*, voce *Alto mare*, p. 1886, nota 1. — Calvo, *op. cit.*, T. V, p. 112-118, § 2839. — F. De Martens, *op. cit.*, T. III, p. 286-287.

oltre ad essere oltremodo indeterminato, è anche assolutamente arbitrario in quanto subordina l'estensione dei doveri dei neutrali al beneplacito degli Stati combattenti. La vera ragione per la quale i neutrali sono tenuti a rispettare il blocco, posto da un belligerante, deve invece ricercarsi nei doveri che sorgono dalla neutralità, e sopra tutto in quello di astenersi da qualsiasi atto che equivalga, sia pure in un modo indiretto, alla prestazione di un soccorso ad una delle parti combattenti (1).

36. — Affinchè il belligerante possa esercitare un diritto di confisca sulla nave che si rende colpevole della violazione di un blocco, è necessario che questo sia stato posto e mantenuto con l'osservanza di alcune determinate condizioni, senza le quali la cattura non potrebbe essere convalidata. I tribunali delle prede, per procedere alla condanna della nave sequestrata, devono perciò esaminare se sussistano i seguenti requisiti: 1° Se il blocco venne posto in un luogo suscettibile d' esser bloccato. 2° Se il blocco fu non soltanto dichiarato da un' autorità competente, ma anche mantenuto in modo effettivo. 3° Se la nave sequestrata fu messa in grado di conoscerne l'esistenza. 4° Se ci sia stato realmente il tentativo da parte della nave stessa di rompere il blocco.

La regola generale è quella che qualsiasi costa o porto di uno Stato belligerante è suscettibile d' esser bloccato; vediamo quali ne debbano essere le eccezioni. Fu sostenuto da alcuni che in istato di blocco possono dichiararsi soltanto i porti militari, ma non già i porti commerciali, poichè i neutri e i pacifici cittadini non devono esser messi

---

(1) Confr. in questo senso Fauchille, *Du blocus maritime*, pag. 20 e seg. — Fiore, *op. cit.*, vol. III, p. 444-445, n. 1712. — Despagnet, *op. cit.*, p. 619. — Bonfils, *op. cit.*, p. 850, n. 1609.

in condizione di soffrire per le ostilità (1). Questa opinione però è inaccettabile, perchè il blocco mira ad abbattere le forze del belligerante avversario costringendolo alla pace colla fame; ora poichè è appunto nei porti commerciali che esso provvede principalmente al proprio approvvigionamento, tale misura di guerra non sarebbe presa in modo veramente efficace se non fosse rivolta anche verso i porti di quest' ultima specie (2).

Un belligerante può bloccare anche i propri porti, quando siano occupati dal nemico, purchè sussistano i requisiti che si esigono generalmente per la validità di un blocco. In questa condizione furono posti nel 1870, dal governo della difesa nazionale, i porti francesi di Rouen, Dieppe e Fécamp, occupati dalle truppe germaniche; altrettanto fece il governo degli Stati Uniti durante la guerra

---

(1) In questo senso LUCCHESI-PALLI, citato in Fiore, *op. cit.*, vol. III, p. 468 e in Calvo, *op. cit.*, vol. V, p. 185. — DUDLEY-FIELD, *op. cit.*, art. 891-892. — La stessa opinione fu pure sostenuta dal Cobden nel 1856, in una lettera indirizzata al Presidente del tribunale di commercio di Manchester, (CALVO, vol. V, p. 186); dal Garnier-Pagès nel progetto presentato al Parlamento francese il 9 luglio 1870 (*Moniteur officiel*, 10 luglio 1870, p. 1314); dal Westlake nelle sessioni tenute dall'Istituto nel 1875 all'Aia, e nel 1877 a Zurigo (*Revue de D. I.*, 1875 p. 609 — *Annuaire de l'Institut*, 1878, p. 88). — Anche Napoleone si era espresso in questo senso nel decreto di Berlino del 21 novembre 1806 (del quale tra breve dovremo parlare, vedi *infra*, p. 255-256) protestando contro il modo d'agire dell'Inghilterra che aveva posto il blocco anche a porti non militari. In un trattato concluso nel 1667 tra la Svezia e la Danimarca, erasi stipulato che solo le piazze fortificate potessero essere bloccate. — Vedasi SCHIATTARELLA, *op. cit.*, p. 115.

(2) MASSÉ, *op. cit.*, T. I, n. 293. — CAUCHY, *op. cit.*, T. II, p. 423-2?. HAUTEFEUILLE, *op. cit.*, T. II, p. 199. — VIDARI, *op. cit.*, p. 284 e seg. — FIORE, *op. cit.*, vol. III, n. 1728; e *Dir. int. codif.*, n. 1228. — SCHIATTARELLA, *op. cit.*, p. 115. — FAUCHILLE, *op. cit.*, p. 167 e seg. — BLUNTSCHLI, all'art. 828, p. 464. — DESJARDINS, *op. cit.*, T. I, n. 22. — F. DE MARTENS, *op. cit.*, vol. III, p. 287-288. — Confr. pure l'art. 27 del *Règlement des lois et coutumes de la guerre*, compilato dal GEFFCKEN (*Revue de D. I.*, 1894, p. 595); e l'art. 1 del cap. VI del progetto elaborato dal congresso militare di Madrid del 1892 (LEHR, *op. cit.*, *Revue de D. I.*, 1896, p. 834-835).

di secessione per i porti che erano caduti in mano degli insorti (1).

La foce di un fiume potrebbe certamente essere bloccata, quando questo attraversasse unicamente il territorio nemico, ma se il blocco fosse stato dichiarato rispetto ad un fiume internazionale, tale misura sarebbe da considerarsi come illegittima (2) e quindi la cattura di qualsiasi nave, che non l'avesse rispettata, non dovrebbe essere convalidata da un tribunale al quale fosse lecito, nelle proprie decisioni, prescindere dalle speciali ordinanze emanate da un determinato Stato per attenersi ai principî del diritto internazionale. Infatti il belligerante non può imprendere alcuna operazione di guerra sul territorio dei neutrali e il blocco posto all'imboccatura di un fiume internazionale, verrebbe a mettere in questa condizione tutti i paesi che si trovano lungo il percorso del fiume stesso, anche se situati sul territorio di un terzo Stato. Per evitare ogni difficoltà, in qualche convenzione si pattuì espressamente di astenersi, in caso di guerra, dal bloccare alcuni determinati fiumi che attraversano il territorio di più Stati. In questo senso fu stipulata la convenzione del 10 luglio 1853 fra la Repubblica Argentina, la Francia, l'Inghilterra e gli Stati Uniti, per ciò che concerne il Paranà e l'Uraguay; in modo analogo disponeva l'art. 108 della convenzione conclusa a a Magonza il 31 Marzo 1831, relativamente al Reno, ma

---

(1) Fauchille, *op. cit.*, p. 162. — Calvo, *op. cit.*, T. V, p. 146-147. — Fiore, *op. cit.*, vol. III, p. 475-476; e *Dir. int. codif.*, n. 1225. — Despagnet, *op. cit.*, 622. — Bonfils, *op. cit.*, p. 861. — Wharton, *Echange de notes diplomatiques sur les conditions auxquelles un blocus peut être reconnu dans les relations internationales* (*Journal*, 1886, p. 185-86).

(2) Massé, *op. cit.*, T. I, n. 295-296. — Fiore, *op. cit.*, vol. III, p. 469; e *Dir. int. codif.*, n. 1224. — F. De Martens, *op. cit.*, T. III, pag. 288. — Hautefeuille, *op. cit.*, T. III, p. 49-51. — Perels, *op. cit.*, p. 204. — Hall, *op. cit.*, p. 628. — Calvo, *op. cit.*, vol. V, p. 188 e seg.

essa non venne rispettata durante la guerra fra l'Austria e la Prussia del 1866 (1). Indipendentemente da ogni speciale stipulazione, la Francia nel 1870 evitò di estendere alla foce dell'Ems il blocco che era stato dichiarato ai territori germanici situati lungo la costa nel mare del Nord; ciò allo scopo di non recar nocumento all'Olanda, Stato neutrale (2). Per contrario le foci del Danubio vennero bloccate, tanto dalla Francia e dall'Inghilterra nella guerra del 1854, quanto dalla Russia nel 1877 (3).

Se il blocco mantenuto all'imboccatura di un fiume internazionale deve considerarsi come illegittimo, anche quando l'ultima zona territoriale da questo attraversata prima di scaricarsi nel mare appartiene totalmente ad uno Stato belligerante, altrettanto e a maggior ragione deve concludersi nell'ipotesi che le rive di un fiume appartengano l'una ad uno Stato belligerante, l'altra ad uno Stato neutrale. In questo senso si pronunciò nel 1866 la Corte Suprema degli Stati Uniti rispetto alla nave inglese *Pe-*

(1) Relativamente al Reno il 17 ottobre 1868 si stipulò a Mannheim una nuova convenzione, ma quì non ci si occupò della questione della neutralità di questo fiume. — Confr. Despagnet, *op. cit.*, p. 623. — Bonfils, *op. cit.*, p. 862. — Vedasi pure Pierantoni, *I fiumi e la convenzione internazionale di Mannheim*, Firenze, Civelli, 1870, specialmente alle p. 49 e seguenti.

(2) Perels, *op. cit.*, p. 294.

(3) Il trattato del 1856 (art. 15) aveva proclamato pel Danubio libertà di navigazione, giusta i principî consacrati dal congresso di Vienna del 1815, senza però prevedere il caso di guerra. — L'art. 52 del trattato di Berlino 1875 dispone così: « Afin d'accroître les garanties assurées à la liberté de la navigation sur le Danube reconnue comme étant d'intérêt européen, les hautes parties contractantes décident que toutes les forteresses et fortifications qui se trouvent sur le parcours du fleuve depuis les Portes-de-Fer jusqu'à ses embouchures seront rasées et qu'il n'en sera pas élevé de nouvelles. Aucun bâtiment de guerre ne pourra naviguer sur le Danube en aval des Portes-de-Fer à l'exception des bâtiments legers destinés à la police fluviale et au service des douanes. Les stationnaires des puissances aux embouchures du Danube pourront toutefois remonter jusqu'à Galatz ».

erhoff, sequestrata indebitamente il 25 febbraio 1863 per aver forzato il blocco posto dinanzi al Rio Grande (fiume che separa il territorio degli Stati Uniti da quello del Messico) onde recarsi a Matamoros porto situato in territorio neutrale (1).

Gli stretti, meno il caso in cui mettessero in comunicazione il mare libero con un mare interno, sottoposto completamente alla sovranità dello Stato nemico, dovrebbero pure andare esenti dal blocco. Questa misura bellica sarebbe da escludersi anche se le due rive appartenessero allo stesso Stato e fossero così poco discoste, da far considerare le acque che attraversano lo stretto come mare territoriale, semprechè esso costituisse la via di comunicazione fra due mari liberi. Tale principio, che era stato nel 1877 osservato dalla Russia avendo questa durante la guerra contro la Turchia evitato di bloccare i Dardanelli e il Bosforo, venne riconosciuto nel trattato di Santo Stefano del 3 marzo 1878, col quale si dichiarò che gli stretti ora menzionati rimarranno aperti tanto in tempo di pace, *quanto in tempo di guerra*, alle navi mercantili provenienti dai porti russi o destinati a tali porti (2).

Dal blocco devono pure escludersi i grandi canali interoceanici creati artificialmente per favorire il commercio e facilitare le comunicazioni internazionali. Ciò venne espressamente stipulato nella convenzione di Costantinopoli del 29 ottobre 1888 per la libera navigazione del Canale

(1) Vedasi il testo di questa decisione in Calvo, vol. V, p. 188-142. — Un caso analogo si presentò nel 1799 dinanzi le corti britanniche per la nave *Frau-Isalbe*, e venne risolto nello stesso senso (Calvo, T. V, § 2862).

(2) Fiore, *op. cit.*, vol. III, n. 1780; e *Dir. int. codif.*, n. 1224. — Despagnet, *op. cit.*, p. 624. — Bonfils, *op. cit.*, n. 1638.

di Suez (1); altrettanto erasi convenuto fin dal 19 aprile 1850, nel trattato concluso a Washington fra l'Inghilterra e gli Stati Uniti, quando si progettò di escavare il canale di Panama (2).

37. — Il dichiarare in condizione di blocco un determinato porto costituisce un atto di sovranità che non può essere compiuto se non da chi detiene in uno Stato il supremo potere. Spetta al diritto costituzionale, vigente in ciascun paese, il fornire gli elementi per stabilire chi abbia autorità per prendere simile misura di guerra. In generale però può dirsi che il blocco, costituendo uno dei mezzi con cui si esercitano le ostilità, può esser decretato dal potere esecutivo. Si deve tuttavia considerare come troppo assoluta l'affermazione del Bluntschli, il quale dice che: « les gouvernements peuvent *seuls* décréter le blocus, parce que les États *seuls* sont souverains » (3). Infatti un semplice governo di fatto, al quale gli altri governi attribuiscono, non un carattere di legittimità, ma semplicemente la qualità di belligerante, ha certamente facoltà di stabilire un

(1) L'art. 1 di questa convenzione è così formulato: « Le canal maritime de Suez sera toujours libre et ouvert en temps de guerre sans distinction de pavillon. En conséquence les Hautes Parties contractantes conviennent de ne porter aucune atteinte au libre usage du canal, en temps de guerre comme en temps de paix. *Le canal ne sera jamais assujetti à l'exercice du droit de blocus* ». — A questa convenzione parteciparono i seguenti Stati: Italia, Austria, Ungheria, Francia, Germania, Gran Bretagna, Paesi Bassi, Russia, Spagna, Turchia. — Confr. Palma, *Nuova raccolta di trattati ecc.*, P. I, p. 285.

(2) De Bustamente, *Le canal de Panama et le droit international* (*Revue de D. I.*, 1895, p. 246) — Fiore, *op. cit.*, vol. III, p. 471. — Recentemente vennero portate a compimento altre due potenti opere d'ingegneria con l'escavazione dei canali di Corinto e di Kiel. Questi tuttavia, a meno che non venga stipulata una speciale convenzione in contrario, devono essere considerati come suscettibili di blocco in quanto ciascuno di essi, non soltanto è tracciato sul territorio di un singolo Stato, ma mira di più a favorire principalmente gl'interessi dello Stato che lo ha fatto costruire e non ha una vera importanza internazionale.

(3) Bluntschli, *op. cit.*, all'art. 831, p. 466.

blocco. Così nel 1861 la Francia e l'Inghilterra, senza riconoscere gli Stati separatisti come un nuovo Stato indipendente, ammisero che essi potessero prendere, rispetto ad alcuni porti nemici, questa misura bellica e nel 1870 nessuno pensò a contestare la legittimità del provvedimento preso in Francia dal governo della difesa nazionale, rispetto ai porti di Rouen, Dieppe e Fécamp, quantunque questo governo provvisorio non fosse stato riconosciuto dalla maggior parte degli Stati stranieri (1).

Di più le autorità supreme di uno Stato possono delegare espressamente la facoltà di dichiarare il blocco per es. al comandante di una flotta; e in certi casi, specialmente quando ci si trovi in istato di ostilità con un paese lontano, può presumersi che tale delegazione sussista in modo tacito pel fatto che si sia affidata l'esecuzione d'una data operazione di guerra marittima ad un dato ufficiale. In questo senso si pronunciarono anche le corti inglesi durante la guerra di Crimea (2).

38. — Il requisito più importante affinchè le coste di un paese o un porto possano considerarsi bloccate, è quello che il blocco venga mantenuto in modo *effettivo*. Prima di esaminare quale criterio giuridico debba prendersi per base onde stabilire se sussista o no la condizione dell'*effettività*, è opportuno dare uno sguardo alla storia per vedere quale svolgimento abbia avuto la nozione del blocco in ispecie per quanto si riferisce al requisito ora accennato.

È soltanto in un'epoca relativamente recente che si

(1) Bonfils, *op. cit.*, n. 1631.

(2) Vedasi il caso della nave *Rolla*, citato in Calvo, *op. cit.*, T. V, p. 104. — Confr. pure Perels, *op. cit.*, p. 294-295. — Phillimore, *op. cit.*, vol. III, § 288. — Hall, *op. cit.*, p. 616. — Gessner, *op. cit.*, p. 179. — Fauchille, *op. cit.*, p. 73. — Despagnet, *op. cit.*, p. 621-622.

cominciò a far largo uso di questa misura di guerra (1). In antico infatti le navi non erano provvedute di artiglierie abbastanza potenti per intercettare in modo efficace il passaggio in una vasta zona di mare e lo scopo a cui mira il blocco fino ad un certo punto si raggiungeva egualmente, coll'estendere a dismisura la lista degli oggetti di contrabbando e coll'applicare il sistema dell'*infection hostile*, a norma del quale si confiscava ogni nave carica di merci nemiche ed ogni merce a bordo di nave nemica (2).

Da prima i blocchi furono semplicemente fittizi, in quanto gli Stati belligeranti giungevano talvolta a proibire qualsiasi commercio col nemico senza avere certamente la forza per far rispettare dovunque la loro volontà. Uno dei primi esempi ne riscontriamo in un'ordinanza del 1346 di Edoardo III d'Inghilterra, emanata mentre questo Stato era in guerra con la Francia, nella quale si dichiara che ogni nave straniera che tentasse di entrare in un porto francese sarà presa e bruciata (3). Così s'inaugurò il sistema dei così detti blocchi di *gabinetto* (altrimenti chiamati anche *blocus sur papier* e in generale *blocchi fittizi*) che doveva essere ampiamente praticato nei secoli successivi e del quale si trova qualche esempio persino ai giorni nostri.

---

(1) Qualche raro esempio di blocco marittimo, si riscontra tuttavia anche nella storia antica. Così Pompeo, durante la guerra contro il re del Ponto, aveva appostate nel Bosforo alcune navi allo scopo di arrestare e punire di morte chiunque avesse ivi navigato per compiere un commercio col nemico. — Demetrio Poliorcete dopo avere occupato l'Attica, avendo deciso di prendere colla fame Atene che ancora resisteva, fece appiccare il capitano e il pilota di una nave che portava a questa città un carico di provvigioni. — Hübner, *op. cit.*, vol. II, P. I, C. IV, § 7, C. V, § 4. — Vattel, *op. cit.*, L. III, § 117, p. 578.

(2) Vedasi al n. 1, della P. II p. 81-83.

(3) Travers-Twiss, *op. cit.*, T. II, § 98 — Calvo, *op. cit.*, vol. V, § 2910. — Holtzendorff, *Handbuch*, vol. IV, p. 749 e seg.

Troppo ci dilungheremmo se dovessimo citare tutti i casi in cui gli Stati durante la guerra applicarono il blocco in questa forma. Ci limitiamo a rammentare quello dichiarato nel 1560 dalla Svezia, mentre era in istato di ostilità con la Russia (1); il blocco proclamato dagli Olandesi nel 1584 durante la loro guerra d' indipendenza contro la Spagna, rispetto a tutti i porti della Fiandra, misura che venne rinnovata con varie ordinanze successive del 4 aprile e 4 agosto 1586, 9 agosto 1622, 21 marzo 1624 e con l'editto del 26 giugno 1630 (2). Questo editto ha grandissima importanza in quanto contiene un complesso di norme ben chiare e determinate sul diritto di blocco; a torto però esso viene da alcuni scrittori (3) considerato in ogni sua parte come una specie di codice dei blocchi fittizi, poichè ivi è in qualche modo giustificato il diritto di cattura delle navi che tentano di penetrare nei porti nemici o di uscirne, accennando alla circostanza che le navi degli Stati Generali tengono questi porti *continuamente* bloccati (4).

La condizione che tale misura di guerra, per riuscire obbligatoria, dovesse esser presa in modo effettivo, venne poi espressamente stipulata, nella seconda metà del seco-

---

(1) Heffter, *op. cit.*, § 157. — Fiore, *op. cit.*, vol. III, p. 819. — Calvo, *op. cit.*, vol. V. p. 178.

(2) Mably, *op. cit.*, T. II, C. XI, p. 461-462. — Perels, *op. cit.*, pagine 292-295. — Gessner, *op. cit.*, p. 175.

(3) Calvo, *op. cit.*, vol. V, § 2911.

(4) In questo editto è infatti detto: « Les Etats Généraux des Provinces-Unies, ayant . . . trouvé bon et entendu . . . . que les vaisseaux neutres qu'on trouvera, qu'ils sortent des ports ennemi de Flandre, ou qu'ils soient si près qu'il est indubitable qu'ils y veulent entrer, que ces vaisseaux avec leurs marchandises doivent être confisqués. . . . *et cela à cause que leurs Hautes Puissances tiennent continuellement lesdits ports bloqués par leurs vaisseaux de guerre à la charge excessive de l'Etat, afin d'empecher le transport et le commerce avec l'ennemi* . . . ». Il Bynkershoek, commenta questo editto nelle *Quaestiones juris publici*, L. I, C. XI.

lo XVII, in alcuni trattati (1), ma le clausole ne furono ben di rado rispettate e precisamente in questo periodo di tempo venne concluso fra l' Inghilterra e l' Olanda il famoso trattato di Whitehall (22 agosto 1689), a norma del quale questi due Stati, allora in guerra colla Francia, notificarono alle potenze neutrali che essi confischerebbero qualsiasi nave che fosse diretta ad un porto francese (2). In seguito a ciò la Svezia e la Danimarca il 19 marzo 1693 devennero ad una convenzione per unire le loro forze onde protestare contro il modo di agire dei due Stati alleati ed ottenere giusta riparazione per le prede che eransi ingiustamente effettuate. L' Inghilterra e l'Olanda dovettero cedere e rilasciare molte delle navi catturate (3).

Per tor di mezzo gli abusi derivanti dai blocchi fittizi, anche nel secolo XVIII si stipularono vari trattati e in alcuni anzi si giunse persino a stabilire qual numero di navi dovesse stazionare dinanzi ad un porto, affinchè questo potesse considerarsi regolarmente bloccato (4). L'Inghilterra persistè tuttavia nella sua politica di prepotenze e, tanto durante la guerra dei sette anni, quanto nel 1775 per vendicarsi degli aiuti prestati dal governo di Luigi XVI alle colonie americane nella loro guerra d'indipendenza, dichiarò in istato blocco tutte le coste della Francia (5).

(1) Così disponeva l'art. 7 di un trattato fra l'Olanda e la Svezia del 16 luglio 1667, l'art. 4 di un trattato fra l'Olanda e l'Inghilterra del 1674. — Confr. Bonfils, *op. cit.*, n. 1612.

(2) Vattel, *op. cit.*, L. III, § 112, p. 578. — Wheaton, *Histoire*, T. I, pag. 188-189. — Cauchy, *op. cit.*, T. II, pag. 202. — Ortolan, *op. cit.*, pag. 325.

(3) Vattel, *ibidem*. — Calvo, *op. cit.*, vol. V, § 2918.

(4) Confr. il trattato fra la Francia e la Danimarca del 23 agosto 1742 (art. 20), e quello concluso dall'Olanda col Regno delle Due Sicilie il 27 agosto 1753 (art. 22) citati in Klüber, *op. cit.*, § 297, p. 379; in Calvo, *op. cit.*, vol. V, p. 182; e in Perels, *op. cit.*, p. 298.

(5) Klüber, *op. cit.*, p. 380, nota c. — Ortolan, *op. cit.*, T. II, p. 328. — Hautefeuille, *op. cit.*, T. II, p. 250. — Fiore, *op. cit.*, vol. III, p. 447. —

Questi procedimenti oltremodo arbitrari provocarono una reazione e nel 1780 venne a formarsi la lega dei neutri. La famosa dichiarazione di Caterina II di Russia, alla quale aderirono la Danimarca, la Svezia, la Francia, l' Olanda, la Prussia, l'Austria, il Portogallo, la Spagna, le Due Sicilie, gli Stati Uniti, non si limitò ad affermare implicitamente il principio che ogni blocco non effettivo non può essere riconosciuto, ma diede di più una chiara ed esatta definizione di ciò che dovesse intendersi per porto effettivamente bloccato. « Un port (dice il n. 4 di questa dichiarazione) n'est bloqué que lorsque, en vertu de la disposition de la puissance qui l'attaque *avec des vaisseaux stationnés et suffisamment proches, il y a un danger évident d'y entrer* » (1). In tal modo veniva bandito nel modo più assoluto ogni blocco che fosse semplicemente fittizio, poichè per la validità di tale operazione di guerra si esigeva il concorso di un triplice ordine di condizioni: era infatti necessario che le navi bloccanti fossero *stazionate* dinanzi al porto bloccato, che fossero poste in prossimità l'una dell'altra, che ci fosse pericolo *evidente* di entrare. Gli stessi Stati neutrali tuttavia nei loro speciali trattati, ben tosto si discostarono dalla rigorosità di questo sistema e ammisero che un blocco potesse essere effettivo indipendentemente dal fatto dello stazionamento permanente. In questo senso venne stipulato l'art. 18 del trattato del 1-17 gennaio 1787 fra la Russia e le Due Sicilie (2) come pure

---

PHILLIMORE, *op. cit.*, vol. III, p. 370. — F. DE MARTENS, *op. cit.*, T. III, p. 820-821. — BONFILS, *op. cit.*, n. 1615. — DESPAGNET, *op. cit.*, p. 626.

(1) G. F. DE MARTENS. *Précis*, T. II, § 325, p. 349-350. — KLÜBER, *op. cit.*, § 304. — WHEATON, *Histoire*, T. I, p. 361.

(2) L'art. 18 di questo trattato (che è riportato in LAMPREDI, *op. cit.*, P. II, p. 177) così dispone. « Per determinare ciò che caratterizza un porto bloccato, non si accorderà questa denominazione che a quello dove ci sono, per disposizione della potenza che l' attacca con un numero

l'art. 27 di quello concluso fra la Russia e la Francia l'11 gennaio dello stesso anno (1). In tal modo si dava indirettamente adito ad applicare il così detto blocco ***per crociera.***

Durante la rivoluzione francese l'Inghilterra ricominciò a mettere innanzi le pretese più arbitrarie minacciando di confisca qualsiasi nave che si fosse diretta verso un porto della Francia (2). Rinnovatasi nel 1800 la lega dei neutri, per far fronte ai soprusi di cui si rendeva autore il governo inglese, il requisito dell' *effettività* pel blocco fu stabilito in modo meno rigoroso che nel 1780, esigendo soltanto: « que l'entrée du port fût évidemment dangereuse par le moyen de vaisseaux *placés* à sa proximité » (3). La legalità del blocco per crociera venne, quantunque non in forma esplicita, affermata, quando l'Inghilterra dopo esser riuscita a disciogliere la seconda lega dei neutri stipulò, il 17 giugno 1801, un trattato con la Russia il cui articolo 4, in apparenza stabiliva le condizioni per la validità del blocco in modo completamente analogo a quanto erasi statuito nella dichiarazione del 1780, ma in sostanza conteneva un principio essenzialmente diverso. Infatti in questo articolo si era sostituito al requisito che dinanzi al porto bloccato ci fossero *des vaisseaux stationnés* ET *suffisamment proches*, l'altro che ci fossero *des vaisseaux stationnés* OU *suffisamment proches* (4). Questo semplice mutamento di una particella

---

proporzionato di navi abbastanza vicine, un pericolo evidente di entrare.

(1) CALVO, *op. cit.*, T. V, p. 184. — DESPAGNET, *op. cit.*, p. 626.

(2) Istruzioni dell'8 giugno 1798 ai comandanti delle navi da guerra britanniche. — TRAVERS-TWISS, *op. cit.*, T. II, § 102. — ORTOLAN *op. cit.*, T. II, p. 330.

(3) CAUCHY, *op. cit.*, T. II, p. 423.

(4) WHEATON, *Histoire*, T. II, p. 87-88. — BLUNTSCHLI, *op. cit.*, all'articolo 880, p. 465. — PERELS, *op. cit.*, p. 298. — HOLTZENDOFF, *Encyklopä-*

congiuntiva in una particella disgiuntiva valeva ad esentare il belligerante, dall'obbligo di tenere dinanzi alla piazza bloccata le navi nella condizione di stazionamento. Le discussioni che seguirono nella tornata del 12 novembre 1801 al Parlamento britannico dimostrarono che precisamente tale scopo avevano inteso di raggiungere i rappresentanti dell'Inghilterra, nel negoziare quella convenzione e nell'esigere la modificazione ora indicata rispetto alla formula contenuta nella dichiarazione del 1780; anzi Lord Grenville deplorò che l' intenzione del governo inglese non fosse stata espressa più nettamente, poichè il risultato finale avrebbe potuto essere compromesso dalla minuziosità della forma adottata (1). Non sarebbe tuttavia esatto affermare, come fa qualche scrittore (2), che fu in seguito alla convenzione anglo-russa del 1801 che ebbe origine il blocco per crociera, poichè indirettamente un blocco della stessa specie poteva in qualche modo risultare anche dalle convenzioni anteriori franco-russa e russo-napoletana del 1787.

Durante la lunga ed accanita lotta sostenuta da Napoleone I contro l' Inghilterra, la misura dei blocchi fittizi venne nuovamente praticata, portandola alle estreme conseguenze. Il Governo britannico, con un *order in council* del 16 maggio 1806, dichiarò bloccati tutti i porti, le coste e i fiumi dall' Elba fino a Brest. L' Imperatore dei francesi allora promulgò il famoso decreto di Berlino del 21 novembre 1806, col quale venne ad inaugurarsi il così detto sistema del *blocco continentale*. In virtù di questo decreto le isole britanniche furono dichiarate in istato di

---

die, p. 1341. — Fiore, *op. cit.*, vol. III, p. 449. — Calvo, *op. cit.*, T. V, p. 185-186. — F. De Martens, *op. cit.*, T. III, p. 284.

(1) Cauchy, *op. cit.* T. II, p. 346, 423. — Fiore, *op. cit.*, vol. III, pag. 449.

(2) Perels, *op. cit.*, p. 296, nota 1.

blocco, qualsiasi nave diretta ad un porto inglese divenne passibile di cattura, e venne proibito ai bastimenti provenienti dall'Inghilterra e dalle colonie inglesi l'ingresso nei porti francesi e in quelli degli alleati (1). L'Inghilterra allora rispose emanando, il 7 gennaio 1807, un *order in council* che dichiarò bloccati tutti i porti della Francia e delle colonie estendendo il diritto di cattura, non solo alle navi dirette verso il territorio francese, ma anche a quelle che ne fossero provenienti. L' 11 novembre dello stesso anno tre nuovi *orders in council* dichiararono di sottoporre alle stesse restrizioni tutti i porti nei quali la bandiera britannica venisse esclusa. In via di rappresaglia Napoleone emanò il decreto di Milano del 17 dicembre 1807, nel quale si dichiarò di buona preda: « Tout bâtiment de quelque nation qu'il soit qui aura souffert la visite d'un vaisseau anglais ou se sera soummis à un voyage en Angleterre ou aura payé une imposition quelconque au gouvernement anglais » (Art. 1) (2). « Tout bâtiment, quelque soit son chargement expedié des ports de l'Angleterre ou des colonies anglaises ou des pays occupés par les troupes anglaises, ou allant dans les colonies anglaises ou dans des pays occupés par des troupes anglaises. » (Art. 3.) L'Art. 4 di questo decreto tuttavia soggiunge: « Ces mesures, qui ne sont qu'une juste reciprocité pour le système barbare

(1) Klüber, *op. cit.*, §§ 311-312, 314, p. 394-398. — G. F. De Martens, *op. cit.*, T. II, § 326 *b*, p. 355-356. — Ortolan,, *op. cit.*, T. II, p. 381. — Fiore, *op. cit.*, T. III, p. 348. — Calvo, *op. cit.*, T. V, p. 186-189. — Bonfils, *op. cit.*, p. 855. — Despagnet, *op. cit.*, p. 627.

(2) Conviene notare che l'Inghilterra, per attenuare i danni che derivavano al suo commercio dal sistema del blocco continentale, aveva obbligato ogni nave mercantile, qualunque fosse stato il paese di provenienza, a presentarsi in un porto inglese per pagarvi un'imposiziono ed ottenere un'autorizzazione scritta per poter recarsi verso un territorio alleato o neutrale e in certi casi anche per fare coi nemici di S. M. un certo commercio eccezionalmente autorizzato.

adopté par le gouvernement anglais. . . . cesseront d'avoir leur effet pour toutes les nations qui sauraient obliger le gouvernement anglais à respecter leur pavillon. Elles continueront d'être en vigueur pendant tout le temps que ce gouvernement ne reviendra pas aux principes du droit des gens . . . » (1).

Al blocco continentale francese accedettero da prima la Prussia e la Danimarca e poi anche la Russia dopo che l'Inghilterra nel settembre del 1807, in seguito a ciò, aveva bombardato Copenhagen. Poichè il blocco generale decretato dalla Gran Bretagna finiva per ridondare a danno di questo Stato medesimo, il governo inglese con un decreto del 26 aprile 1809 annullò il precedente decreto dell'11 novembre 1807, conservando in istato di blocco i soli porti della Francia, dell'Olanda fino all'Ems inclusivamente e dell'Italia settentrionale fino a Pesaro dal lato adriatico e ad Orbetello dal lato mediterraneo. Gli Stati Uniti d'America, quantunque, con l'atto del *non intercorse* del 1° maggio 1810, avessero proibito ai loro cittadini ogni commercio coi belligeranti, finirono per ottenere dalla Francia il 28 aprile 1811 la revoca a loro favore dei decreti di Berlino e di Milano, e il 23 giugno 1812 altrettanto ottennero dall'Inghilterra rispetto agli *orders in council* precedentemente emanati. Il sistema del blocco continentale cessò completamente con la caduta di Napoleone (2).

39. — I trattati del 1814 e 1815 non contengono alcuna norma relativa al blocco; ciò si spiega perchè i

---

(1) G. F. De Martens, *Précis*, T. II, § 326 b, p. 355-57. — Klüber, *op. cit.*, §§ 313-315. — Wheaton, *Histoire*. T. II, p. 106. — Cauchy, *op. cit.*, T. II, p. 353-354. — Ortolan, *op. cit.*, T. II, p. 331-332. — Calvo, *op. cit.*, vol. V, p. 190-191.

(2) Klüber, *op. cit.*, § 316, p. 400-401. — Calvo, *op. cit.*, vol. V, pagine 191-192.

rappresentanti dell'Inghilterra, che avevano partecipato a quelle stipulazioni, avevano ricevuto mandato di evitare qualsiasi discussione attinente al diritto marittimo. Tuttavia i governi dei principali Stati dopo la caduta di Napoleone generalmente riconobbero, sia in virtù di trattati (1) o di disposizioni interne (2), sia spontaneamente (3), che soltanto i blocchi effettivi sono legittimi ed obbligatori pei neutrali. L'Inghilterra però fino al 1854 restò fedele alla pratica dei blocchi fittizi (4).

Fu soltanto all'epoca della guerra di Crimea che questo Stato, trovandosi in alleanza colla Francia, acconsentì formalmente ad abbandonare il suo antico sistema. Infatti il 28 marzo 1854 i governi inglese e francese dichiararono che avrebbero impedito ai neutri di violare qualsiasi blocco *effettivo mantenuto con forze sufficienti dinanzi ai porti, le rade, le coste del nemico,* e il ministro inglese il Duca di Newcastle alla Camera dei Lords, quando venne interpellato sulla portata delle istruzioni date alle navi da guerra britanniche, dichiarò esplicitamente che il governo di S.

(1) Confr. l'art. 18 di una convenzione conclusa il 17 giugno 1818 fra la Danimarca e la Prussia; il trattato del 21 agosto 1828 fra il Brasile e la Francia. — Klüber, *op. cit.*, §. 297, p. 879. — Calvo, *op. cit.*, vol. V, p. 198. — Perels, *op. cit.*, p. 298.

(2) Il codice generale prussiano (I, 9, § 219) dispone che è bloccato il luogo il cui accesso è impedito da batterie di terra o da navi da guerra stazionate dinanzi il porto. — In modo analogo dispone pure il regolamento danese del 1848 (§ 1).

(3) La Francia dal 1827 al 1830 mantenne dinanzi ad Algeri un blocco conforme ai requisiti stabiliti nel 1800 nei trattati della seconda neutralità armata. — Vedasi un dispaccio inviato in Francia l'8 febbraio 1830 dal ministro degli affari esteri al consiglio di Stato, incaricato di giudicare sulla validità della cattura di due navi neutrali, riportato in Calvo, *op. cit.*, T. V, § 2927.

(4) Calvo, *op. cit.*, T. V, p. 198, 199. — Bonfils, *op. cit.*, p. 857. — Despagnet, *op. cit.*, p. 628.

M. avea inteso di rinunciare ai così detti ***blocus sur papier*** (1).

Dopo questo precedente gli Stati che parteciparono al congresso di Parigi poterono agevolmente accordarsi ad inserire nella dichiarazione del 1856 la regola seguente: « Les blocus, pour être obligatoires, doivent être effectifs, c'est-à-dire maintenus par une force suffisante pour interdire réellement l'accès du littoral ennemi ». Vedemmo già che alla dichiarazione di Parigi aderirono, fatta eccezione per alcuni pochi Stati, tutti i popoli civili (2) e che il Messico e la Spagna che non l'accettarono, in causa del primo articolo riguardante l'abolizione della corsa, dichiararono di rispettare i principî contenuti negli altri tre articoli e che gli Stati Uniti non esitarono a stipulare alcuni trattati nei quali le norme di quella dichiarazione furono ampiamente consacrate. Il governo di questi Stati, durante la guerra di secessione, riconobbe poi la necessità di rendere effettivo il blocco decretato lungo le coste degli Stati del Sud dalla baia di Chesepeake fino al Rio Grande. Vari scrittori considerano tuttavia questo blocco come puramente fittizio, affermando che sarebbe stato impossibile osservare la condizione dell'*effettività* lungo una costa che ha un'estensione non minore di 2500 miglia, ed allegando il fatto di gran numero di navi che riuscirono ad approdare ai paesi bloccati (3). Bisogna notare però che gli Stati Uniti avevano impiegato più di 400 navi per far rispettare quella misura di guerra, e che data la lunga portata che le artiglierie

---

(1) Fiore, *op. cit.*, vol. III, p. 449-450. — Gessner, *op. cit.*, p. 166. — Pistoye et Duverdy, *op. cit.* T. I, p. 367, 368.

(2) Vedasi al n. 2, P. II, p. 92.

(3) Hautefeuille, *Quelques questions de dr. int. à propos de la guerre d'Amérique*, p. 34-49. — Geffcken, nel *Handbuch* del Holtzendorff, vol. IV, p. 739-744. — Bonfils, *op. cit.*, p. 857-858. — Despagnet, *op. cit.*, p. 628.

avevano anche nel 1861, doveva riuscire tutt'altro che impossibile l'impedire materialmente l'accesso alle navi dei terzi Stati; il fatto che alcune di esse, sia pure in numero ragguardevole, siano riuscite a forzare il blocco, non basta certamente per concludere che questo fosse puramente fittizio. La regolarità ne venne del resto riconosciuta pure dal ministro britannico Lord Russel, in un dispaccio indirizzato il 15 febbraio 1862 all'ambasciatore inglese a Washington (1).

Anche la Danimarca, nel 1864 durante la guerra contro la Prussia, fu accusata d'aver dichiarato rispetto ai porti di questo Stato situati sul Baltico, un blocco non effettivo (2). Il Calvo tuttavia afferma che, durante i preliminari della pace quando i vincitori pretendevano imporre la restituzione di tutte le prede germaniche, il governo danese riuscì a provare che i suoi incrociatori si erano condotti in modo conforme alle norme della Dichiarazione di Parigi (3).

Questa venne dalla Francia rispettata tanto nel 1859, all'epoca della guerra contro l'Austria, quanto nel 1870. Altrettanto può dirsi dell'Italia la quale, nel codice della marina mercantile del 1865 (art. 217), subordinò il diritto di cattura e di confisca della nave colpevole della violazione di un blocco, alla condizione che questo fosse stato mantenuto in modo effettivo; il ministro della marina, nelle istruzioni del 1866, richiamò poi espressamente gli ufficiali

---

(1) Confr. GESSNER, *op. cit.*, p. 167. — PERELS, *op. cit.*, p. 297. — FIORE, *op. cit.*, vol. III, p. 451. — WHARTON, *op. cit.*, *Journal*, 1886, p. 185. — Il WESTLAKE (*Chapters on the principles of international law*, p. 251), afferma che il blocco posto dal governo degli Stati Uniti lungo le coste degli Stati del sud, soltanto durante il primo anno non fu mantenuto in modo reale, ma che poi divenne veramente effettivo.

(2) F. DE MARTENS, *op. cit.*, T. III, p. 285.

(3) CALVO, *op. cit.*, T. V, p. 201.

dell'armata all'osservanza dei principî della Dichiarazione del 1856.

Anche la Russia, nell'Ukase imperiale del 24 maggio 1877 (1), emanato in occasione della guerra contro la Turchia, si limitò circa il blocco a riprodurre la norma contenuta nella Dichiarazione di Parigi. Alla sua volta la Porta, nel decretare in istato di blocco tutto il litorale russo lungo il Mar Nero, dichiarò che questa misura sarebbe stata applicata in modo effettivo, ma in fatto ciò non avvenne perchè l'Impero Ottomano non possedeva un numero sufficiente di navi per impedire il passaggio in una zona di mare tanto vasta, il che venne riconosciuto dallo stesso Hobart Pachà, ammiraglio turco. Perciò, quando nel novembre del 1877 due navi italiane provenienti dal Mar Nero furono sequestrate a Costantinopoli per violazione di blocco, il nostro rappresentante diplomatico protestò energicamente ed ottenne che fossero messe in libertà (2).

Fittizio fu pure il blocco che il Chilì nel 1879, mentre era in condizione di ostilità col Perù e la Bolivia, pretese di stabilire rispetto ai porti di questi due Stati; il governo chileno adunque violò la Dichiarazione di Parigi alla quale aveva precedentemente aderito (3).

Nelle pagine precedenti notammo che il belligerante non può bloccare i propri porti che siano occupati dall'avversario, senza osservare le condizioni a questo fine normalmente richieste. Tuttavia il 9 luglio 1866 l'Imperatore Massimiliano

---

(1) Art. V, § 8. — *Annuaire*, 1878, p. 675.

(2) F. De Martens, *op. cit.*, T. III, p. 285-86. — Rolin Jarquemyns, nella *Revue de D. I.*, 1878, pag. 24. — Holland, *Les débats diplomatiques recents dans leurs rapports avec le système du droit international* (*Revue de D. I.*, 1880, p. 180). — Louis, *op. cit.*, *Journal*, 1877. p. 300.

(3) Fauchille, *op. cit.*, p. 125. — Holtzendorff, *Handbuch*, vol. IV, pag. 744.

decretò tale misura di guerra relativamente ai porti situati lungo la costa settentrionale del Messico, senza disporre di forze necessarie per poter raggiungere realmente lo scopo. In seguito a ciò il Johnson, Presidente degli Stati Uniti, il 17 agosto successivo protestò energicamente dichiarando che tale blocco doveva essere considerato come nullo e di niun effetto pei cittadini della Repubblica (1). Anche durante la guerra civile del Chilì del 1891, il Presidente Balmaceda pose il blocco a tutti i porti chileni al Nord di *Caldera* occupati dagli insorti. Siccome però il Balmaceda non aveva forze sufficienti per farlo rispettare, perchè quasi tutte le navi della flotta erano in mano del partito dell'insurrezione, i rappresentanti delle principali potenze dichiararono di non riconoscerne gli effetti e il Balmaceda dovette rinunziarvi (2).

40. — Il requisito che ogni blocco debba essere effettivo, affinchè i cittadini dei terzi Stati siano tenuti a rispettarlo, non sussiste soltanto in virtù di una norma di diritto internazionale positivo, ma anche in base ad un

---

(1) Bluntschli, *op. cit.*, all'art. 880, p. 465. — Perels, *op. cit.*, p. 297-298. — Anche quando nell'aprile del 1885 la legazione dello Stato di Colombia a Washington comunicò che alcuni porti colombiani erano dichiarati bloccati perchè occupati dagli insorti, il governo degli Stati Uniti rispose di essere disposto a riconoscere gli effetti di tale dichiarazione, purchè il blocco fosse mantenuto in modo effettivo da forze sufficienti. — Wharton, *op. cit.*, *Journal*, 1886, p. 178-186.

(2) Geffcken, *Incidents de droit international dans la guerre civile du Chilì* (*Revue de D. I.*, 1891, pag. 582-583). — Calvo, *op. cit.*, *Supplément Général*, p. 521, — Al Parlamento francese nella seduta del 5 maggio 1891, il deputato Felix Faure (l'attuale presidente della Repubblica) interrogò il ministro degli esteri Ribot, sul fatto del blocco posto al Chilì dal presidente Balmaceda, senza osservare i principî della dichiarazione di Parigi. Il ministro rispose che il governo della repubblica aveva già unito le proprie proteste a quelle delle altre nazioni, e che due navi da guerra comandate da un contrammiraglio erano state mandate al Chilì per far rispettare i diritti dei cittadini francesi. — Vedasi nel *Journal*, 1891, p. 687-689.

principio giuridico. Invero l'ammettere la liceità dei blocchi fittizi equivarrebbe ad attribuire agli Stati belligeranti il diritto di obbligare coi propri precetti legislativi anche gli Stati neutrali, mentre le statuizioni di ogni singolo legislatore non possono, fuori del territorio dello Stato, avere efficacia pei sudditi stranieri (1). A questa considerazione se ne può aggiungere un'altra d'ordine pratico: infatti il danno che può derivare al commercio dei neutrali dalla misura del blocco, è limitato quando questo debba essere mantenuto in modo effettivo, poichè l'estensione della costa, suscettibile d' essere bloccata, è proporzionale al numero delle navi di cui può disporsi; perciò il commercio rimane libero con tutti i porti rispetto ai quali non potè materialmente applicarsi tale misura di guerra.

Quando potrà dirsi che un blocco è realmente effettivo? Gli scrittori che giustificano il diritto di blocco allegando il fatto dell' occupazione e i diritti di sovranità che da questa derivano, sostengono per lo più essere necessario che il belligerante abbia una specie di possesso reale della zona bloccata (2). Questa condizione deve tuttavia apparire eccessivamente rigorosa per chi non accetta la teoria dell'occupazione quale fondamento del diritto di blocco.

Altri scrittori, dopo aver raffrontato la formula usata nella dichiarazione di Caterina II con quella adottata in quella del 1856 e dopo avere osservato che la definizione della dichiarazione di Parigi è meno esatta dell'altra, si mostrano favorevoli ad esigere la sussistenza di tutti i requisiti ri-

---

(1) Confr. Heffter, *op. cit.*, § 157. Gessner, *op. cit.*, p. 58-60. — Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, T. I, p. 366. — Fiore, *op. cit.*, vol. III, p. 448. — Fauchille, *op. cit.*, p. 74 e seg. — Despagnet, *op. cit.*, p. 625.

(2) Vedasi in questo senso Klüber, *op. cit.*, § 297, p. 379-380. — Heffter, *op. cit.*, § 154-155. — Ortolan, *op. cit.*, T. II, p. 289. — Massé, *op. cit.*, T. I, n. 291.

chiesti al tempo della lega della neutralità del 1780 e concludono perciò che le navi che mantengono il blocco devono essere, non soltanto in un numero sufficiente per impedire l'accesso al litorale bloccato, ma devono di più trovarsi *stazionate in modo permanente* accanto a tale costa (1). Per parte mia non esito ad ammettere che la dichiarazione di Parigi, poichè venne dettata dal desiderio degli Stati di compiere un'opera di progresso e di civiltà, debba essere interpretata in senso largo così da escludere qualsiasi cavillosa interpretazione letterale atta a giustificare il ritorno ai blocchi fittizi o per lo meno a quelli di crociera (2). Ma la necessità che le navi bloccanti si trovino proprio immobilizzate in modo permanente, mantenendo il proprio ancoraggio sempre nel medesimo punto, non mi pare risulti non solo dalla lettera e dallo spirito della dichiarazione del 1856, ma nemmeno dai principî giuridici in base ai quali si richiede per la validità dei blocchi la condizione dell'*effettività*. Invero, per risolvere rettamente le varie questioni di diritto marittimo, conviene in modo chiaro distinguere ciò che si attiene al punto giuridico controverso da ciò che si riferisce a certe norme speciali d'ordine tecnico. Ora, il principale compito del giurista, a questo proposito si riduce a formulare alcuni principî i quali devono rimanere

(1) Vedasi Fiore, *op. cit.*, vol. III, p. 450-452, 466; e *Dir. int. codif.*, n. 1226. — Bluntschli, *op. cit.*, art. 828, 829. — Despagnet, *op. cit.*, n. 624. — Confr. pure Fauchille, *op. cit.*, p. 129 e seg. — Anche il Phillimore (*op. cit.*, vol. II, § 293, p. 477) si mostra favorevole alla condizione *dello stazionamento* nella definizione ch' egli da del blocco, dicendo che: « A blockade *de facto* should be effected *by stationing* a number of ships and forming as it were an arch of circumvallation round the mouth of the prohibited port, where, if the arch fails in any one part, the blockade itself fails altogether ». Questo autore tuttavia nelle pagine successive ammette che la linea del blocco possa essere mantenuta anche da navi in crociera non ancorate in un determinato punto.

(2) Confr. pure in questo senso Cauchy, *op. cit.*, T. II, p. 423. — Fiore, *op. cit.*, T. III, n. 1716.

indipendenti dalle variazioni che subisce nel suo progressivo svolgimento l'arte e la scienza (si può ormai chiamarla anche con questo nome) della guerra marittima. Il determinare se le navi che mantengono in modo reale un blocco debbano rimanere perfettamente immobilizzate, piuttostochè avere una certa libertà di movimenti, fa parte appunto di un'indagine, certo tutt'altro che priva d'importanza, ma a mio vedere d'ordine essenzialmente tecnico, non giuridico. Per seguire invece una norma generale (sebbene sia stato affermato che tanto la dichiarazione di Parigi quanto il diritto comune delle genti sono estremamente vaghi nel fornire gli elementi per stabilire quando un blocco possa considerarsi effettivo) (1) credo possa desumersi sia dai principî generali di diritto, sia dalle clausole dei vari trattati stipulati, che ciò che caratterizza un blocco mantenuto in modo effettivo è il fatto che le forze bloccanti si trovino in condizione d'impedire l'accesso nella zona bloccata, così da costituire un grave pericolo per chi tentasse di accedervi fraudolentemente. Nella scienza sembra ormai prevalga il principio che la condizione dell'*effettività* debba essere intesa appunto in questo senso, indipendentemente dal requisito che le navi bloccanti siano stazionate in modo assolutamente permanente (2) e tale concetto trovò la più completa ed esatta

---

(1) WESTLAKE, *Chapters etc.* p. 251.

(2) PERELS, *op. cit.*, p. 297. — BULMERINCQ, *Völkerrecht*, p. 870. — Il Bluntschli stesso all'art. 830, quantunque dica che non può esser riconosciuto un blocco per crociera senza stazione fissa, aggiunge tuttavia che se il blocco è posto a tutto un litorale, si potranno stabilire delle crociere allo scopo di mantenere lungo la costa bloccata una sorveglianza regolare, purchè queste crociere dipendano da una stazione fissa. — Vedasi pure l'art. 27 del *Règlement des lois et coutumes de la guerre*, elaborato dal GEFFCKEN (*Revue de D. I.*, 1894, p. 595); l'art. 2 del cap. VI del progetto di codificazione delle leggi della guerra, formulato dal congresso militare di Madrid del 1892 (*Revue de D. I.*, 1893, p. 834-35). — Il § 35 del regolamento delle prede, votato dall'Istituto di diritto internazionale

consacrazione nel trattato stipulato dall' Italia con gli Stati Uniti il 26 febbraio 1871, il quale all'art. 13 così dispone: « Les hautes parties contractantes.... desirant écarter tous les doutes qui pourraient s'élever quant à ce qui est nécessaire, selon les principes de l'équité et de la justice, pour constituer un blocus légal, déclarent ici expressement que *seront considérés comme bloqués seulement les lieux qui seront effectivement investis par des forces navales capables d'empêcher l'accès des neutres et disposées de manière à en rendre l'entrée evidemment périlleuse pour ceux-ci* » (1).

Quando il blocco fosse stato mantenuto in modo da render difficilissimo ed oltremodo pericoloso il passaggio attraverso la zona bloccata, qualunque tribunale delle prede dovrebbe dunque considerarlo effettivo, senza preoccuparsi della circostanza che le navi della flotta bloccante non avessero sempre avuto uno stazionamento perfettamente stabile. Non si dica che così si viene indirettamente a riconoscere la validità dei blocchi per crociera (a ragione reputati semplicemente come una mutata edizione dei blocchi di gabinetto) (2) perchè se è vero che riuscirebbe impossibile per una piccola flotta incaricata di sorvegliare una costa di grandissima estensione d'intercettare dovunque il passaggio, non v'ha dubbio che, quando il blocco è fatto rispettare da un numero sufficiente di navi, esso non potrebbe esser rotto pel fatto solo che ciascuna di queste circola in

---

nella sessione di Torino del 1882, dispone nel modo seguente: « Le blocus déclaré et notifié est effectif lorsqu'il existe un danger imminent pour l'entrée ou la sortie du port bloqué, à cause d'un nombre suffisant de navires de guerre stationnés *ou ne s'écartant que momentanément de leur station* ». — Confr. anche l'art. 20 del regolamento prussiano del 20 giugno 1864.

(1) *Annuaire*, 1872, p. 314-315 — Vedasi pure Kusserow, *op. cit.*, nella *Revue de D. I.*, 1874, p. 68.

(2) Holtzendorff, *Enciklopädie*, p. 1341.

un determinato e limitato spazio senza che venga a mancare in nessun punto la necessaria sorveglianza. Si comprende che nel 1780, quando i bastimenti a vela non potevano per causa del mutar dei venti esser sempre sicuri di riprendere il posto momentaneamente abbandonato, si esigesse come condizione indispensabile, che essi si trovassero stazionati in modo permanente. Ma ai giorni nostri le navi a vapore hanno acquistato una libertà e rapidità di movimenti tali da permetter loro di esercitare il più severo controllo, senza bisogno di conservare sempre la più assoluta immobilità. Si aggiunga che nel secolo scorso certi terribili mezzi di offesa, i quali riescono, come le torpedini, specialmente pericolosi per le navi che non trovandosi in movimento rappresentano un bersaglio che può facilmente e inaspettatamente colpirsi, erano affatto sconosciuti, mentre oggi il costringere l'incrociatore che guarda una costa nemica a conservare sempre l'identico ancoraggio, equivarrebbe ad aggravare di gran lunga i pericoli a cui esso si espone nel compiere la difficile missione che gli viene affidata. Ecco perchè, se è esatto quanto afferma il Lorenzini il quale, in un'articolo pubblicato nella *Nuova Antologia* (1), riferisce che durante l'ultima guerra fra il Giappone e la Cina l'ammiraglio giapponese Conte Ito si limitò, rispetto all'isola di Formosa, a mettere in istato di blocco i porti di *Kelung* e di *Tam-Sui*, mantenendo questo effettivo mediante cinque o sei navi che *incrociavano al largo*, la condotta del Giappone fu, a mio giudizio, perfettamente conforme ai principî del diritto internazionale. Infatti, poichè due soli erano i porti bloccati, convien ritenere che la forza impiegata fosse suf-

(1) Lorenzini, *Uno sguardo alla guerra cino-giapponese — Nuova Antologia*, 1° giugno 1895, p. 473.

ficiente a raggiungere *realmente* lo scopo a cui si mirava e il fatto che le navi bloccanti non fossero sempre state ancorate nel medesimo posto, non bastava per concludere che la linea del blocco avrebbe potuto facilmente o senza pericolo oltrepassarsi.

Quando potrà dirsi che il numero delle navi impiegate in un blocco è veramente sufficiente per l'attuazione di una tale misura di guerra? Vedemmo che alcuni trattati, nel secolo scorso e nella prima metà del secolo presente, erano giunti persino a determinare il numero delle navi che avrebbero dovuto stazionare dinanzi un porto bloccato. Così quello stipulato fra il Regno delle Due Sicilie e l'Olanda nel 1753 esigeva che le navi fossero almeno sei e quello concluso fra la Prussia e la Danimarca nel 1818 stabiliva fossero almeno due (1). Ma il criterio a cui si attengono queste convenzioni è completamente arbitrario e non ha nulla giuridico; per certe rade molto vaste con una costa frastagliata, il numero di due e persino di sette navi potrebbe essere insufficiente, mentre per certi porti, che hanno un'unica uscita, anche una nave soltanto potrebbe bastare all'ufficio suo (2). In sostanza, per devenire ad un tale apprezzamento, il giurista non può suggerire alcun principio e solo chi abbia cognizioni di cose marinaresche può compiere un giudizio esatto sul numero delle

---

(1) Klüber, *op. cit.*, § 297, p. 379, nota *a.* — Calvo, *op. cit.*, vol. V, p. 182, 193. — Perels, *op. cit.*, p. 298.

(2) Confr. una sentenza pronunciata il 30 ottobre 1888 dal tribunale delle prede sedente a Port-au-Prince nell'isola di Haiti, relativamente alla nave inglese *Haytian Republic* catturata per aver infranto il blocco posto dal governo legittimo lungo le coste di quest' isola durante la guerra civile del 1888. — Nella motivazione di questo giudicato si afferma che il blocco era effettivo, quantunque dinanzi al porto nel quale tentò di penetrare la nave sequestrata, non ci fosse che una nave da guerra. — (*Journal*, 1889, p. 155).

navi necessarie per rendere in ogni singolo caso un blocco veramente effettivo. Così si vede quanto riesca opportuno il far partecipare ai tribunali delle prede non soltanto magistrati (come vorrebbe il Bulmerincq) ma anche ufficiali di marina, come fu da me sostenuto nelle precedenti pagine (1).

Può tuttavia affermarsi che il fatto che alcune navi isolate siano riuscite a penetrare nella zona bloccata, non basta di per sè solo per concludere che il blocco non era effettivo (2); se però il numero ne fosse stato considerevole, si avrebbe un argomento per sostenere che il blocco mancava di quel requisito essenziale (3).

Quali prove potranno farsi valere dinanzi ai tribunali delle prede per stabilire che un blocco era o non era effettivo? Le corti inglesi sogliono riferirsi unicamente alle dichiarazioni dell'ufficiale che comanda la flotta bloccante, e se questi afferma che il blocco fu mantenuto in modo reale, ciò basta per respingere qualsiasi eccezione sollevata per ciò che si riferisce alla condizione dell'*effettività* (4). Riesce evidente come simile sistema, che fa dipendere il risultato finale del giudizio dalle dichiarazioni di una parte interessata, sia assolutamente iniquo e non permetta ai giudici di pronunciarsi con vera imparzialità.

Il Geffcken invece propone di attribuire a ciascuno dei governi neutrali il diritto di verificare, con le proprie navi da guerra, se un blocco notificato è nello stesso tempo

---

(1) P. I, n. 17, p. 69-70.

(2) Bluntschli, *op. cit.*, all'art. 829. — Perels, *op. cit.*, p. 299. — Travers-Twiss, *op. cit.*, vol. II, § 108. — Fiore, *op. cit.*, vol. III, p. 451-452, e *Dir. int. codif.*, n. 1228. — Despagnet, *op. cit.*, p. 629. — Bonfils, *op. cit.*, n. 1643.

(3) Phillimore, *op. cit.*, T. III, § 295.

(4) Perels, *op. cit.*, p. 300-301.

effettivo (1). Se gli Stati potessero a questo fine venire ad un accordo, i tribunali delle prede dovrebbero certamente dare il massimo peso ai rapporti che venissero fatti al proprio governo dagli ufficiali degli Stati neutrali incaricati di simile verifica. Credo tuttavia sussisterebbero gravi difficoltà a concludere in questo senso una convenzione, che apparirebbe ispirata da ragioni di sospetto e di diffidenza reciproca. In mancanza di una verifica ufficiale da parte dei neutrali, le autorità giudicanti potranno tener conto delle dichiarazioni del comandante della flotta che mantiene il blocco, purchè queste concordino con le dichiarazioni fatte dal capitano, dall'equipaggio o dai passeggieri della nave catturata, e nel dubbio si dovranno ammettere tutti quei mezzi di prova che valgano a portare al tribunale qualche lume rispetto all'oggetto della controversia.

41. — Vediamo ora quali conseguenze potranno derivare dal fatto che un blocco rimanga momentaneamente sospeso od interrotto.

Secondo l'opinione prevalente, conviene distinguere a seconda che l'interruzione dipenda da vicende atmosferiche, che impediscano alla flotta bloccante di conservare la posizione precedentemente occupata, piuttosto che dalla circostanza del sopraggiungere di forze nemiche superiori, ovvero dall'allontamento volontario delle navi incaricate d'intercettare il passaggio nella zona bloccata e si conclude che nel primo caso il blocco continua a sussistere, negli altri due cessa completamente (2). Si sostiene tuttavia da altri

---

(1) Geffcken, *Règlement des lois et coutumes de la guerre*. art. 85 (*Revue de D. I.*, 1894, p. 603).

(2) Heffter, *op. cit.*, §. 155. — Bluntschli, *op. cit.*, art. 833. — Perels, *op. cit.*, p. 299-300. — Wheaton, *Éléments*, T. II, p. 174-175, 180,

scrittori che non è necessario fare alcuna distinzione fra le cause per le quali sia venuta a mancare la condizione dell' investimento reale e completo e che appena ciò si sia verificato, il blocco cessa immediatamente (1). Questa è l'opinione che mi appare più razionale, purchè se ne faccia applicazione *unicamente* per quanto si siferisce ai doveri delle navi neutrali e non già per ciò che riguarda l'obbligo dello Stato bloccante di devenire ad una nuova dichiarazione di blocco. Quando le navi incaricate di mantenere in modo effettivo tale misura di guerra fossero state costrette momentaneamente ad allontanarsi pel sopravvenire di una tempesta, essendo questo un caso di forza maggiore, che non dipende affatto dalle operazioni belliche di alcuna delle parti combattenti, non si può dubitare che nel belligerante sussista sempre l'intenzione di mantenere il blocco e quindi riuscirebbe inutile qualsiasi nuova dichiarazione. Ma rispetto ai neutrali, poichè l' investimento effettivo è la condizione essenziale per la validità del blocco, cessa

---

181. — PHILLIMORE, *op. cit.*, vol. III, § 294. — TRAVERS-TWISS, *op. cit.*, vol. II, § 108. — BULMERINCQ, *Völkerrecht*, p. 370. — CONTUZZI, *Enciclopedia giuridica*, voce *Alto mare*, p. 1887. — F. DE MARTENS, *op. cit.*, T. III, p. 289. — Anche l'Istituto di diritto internazionale nella sessione di Torino (1882) formulò il § 38 del regolamento delle prede nel modo seguente: « Si les navires bloquants s'éloignent de leur station pour un motif *autre que le mauvais temps constaté*, le blocus est considéré comme levé, il doit être de nouveau déclaré et notifié ».

(1) HAUTEFEUILLE, *op. cit.*, T. III, p. 181, T. IV, p. 219. — GESSNER, *op. cit.*, p. 191-192. — SANDONÀ, *op. cit.*, p. 514. — FIORE, *op. cit.*, vol- III, n. 1718, e *Dir. int. codif.*, n. 1230. — FAUCHILLE, *op. cit.*, p. 161. — BONFILS, *op. cit.*, n. 1644. — DESPAGNET, *op. cit.* n. 628. — In questo senso confr. il decreto prussiano del 12 aprile 1864; le istruzioni francesi del 1870 (art. 11); l'ordinanza messicana sulla marina da guerra del 4 luglio 1890 (*Annuaire*, 1892, p. 967-968); similmente dispone l'art. 99 del regolamento russo del 1869, ma l'art. 57 del progetto di un nuovo regolamento stabilisce invece che il blocco è considerato come effettivo, anche quando le navi incaricate di mantenerlo sono obbligate ad allontanarsi temporaneamente in causa del cattivo tempo. (F. DE MARTENS, *op. cit.*, T. III, p. 289-290).

l'obbligo di osservarlo ogniqualvolta venga a mancare per qualunque motivo tale requisito (1). A questa conclusione adunque credo si debba venire, non già ricorrendo all'argomento dell'Hautefeuille, il quale dice che per effetto dell'interruzione *avendo cessato di fatto la sovranità, la libertà delle comunicazioni è ristabilita* (2), ma pel motivo che ai cittadini dei terzi Stati è lecito considerare ogni blocco non mantenuto in modo reale come inesistente; non vi può perciò essere violazione di un blocco che non esiste o che si può credere sia cessato in modo definitivo (3).

42. — Numerose cause d'ordine politico, delle quali sarebbe quì fuor di luogo il parlare, hanno recentemente contribuito a far sorgere fra gli Stati una specie di gara a chi riesce a rendere sempre più potenti e temibili le proprie forze militari non solo di terra, ma anche di mare. Il genio inventivo di strumenti micidiali, ha così subito un fortissimo impulso e oggi quasi tutti gli Stati marittimi possiedono certi mezzi di offesa veramente spaventevoli, che erano affatto ignorati fino a qualche anno fa. Potrà ciò essere causa che in avvenire il diritto di blocco subisca qualche importante modificazione?

Qualche scrittore osserva che d'ora innanzi si frapporranno molti ostacoli al mantenimento dei blocchi in modo effettivo, segnatamente per le difficoltà che le navi da guerra incontreranno a procurarsi in alto mare il carbone necessario, senza allontanarsi dal luogo dove devono esercitare la loro vigilanza e più ancora pei pericoli che esse correranno, rimanendo ferme nel luogo del loro staziona-

---

(1) A simile distinzione si attiene anche l'Ortolan, *op. cit.*, T. II, p. 344.

(2) Hautefeuille, *op. cit.*, T. IV, p. 219.

(3) Confr. Fiore, *op. cit.*, T. III, n. 1718.

mento, di fronte agli attacchi notturni delle torpediniere avversarie. Si aggiunge che nelle guerre marittime che potessero sorgere fra due grandi potenze navali, le corazzate e gli incrociatori dei belligeranti dovrebbero essere quasi tutti impiegati nelle operazioni di guerra, cosicchè non ne resterebbe libero un numero sufficiente pei blocchi, i quali verrebbero così a perdere molta dell' importanza che avevano nel passato (1). Fu anzi affermato da persona tecnica, che le torpedini costituiscono un tal pericolo, anche per una squadra che navighi in alto mare prendendo tutte le misure per evitare le sorprese, da riuscire impossibile ad una flotta di tentare un'operazione di blocco senza esporsi ai più terribili disastri (2) e ci fu chi concluse che la torpedine ha assolutamente distrutto il blocco (3).

Il Funck-Brentano giunse persino a sostenere che nelle prossime guerre si ritornerà ai blocchi fittizi. Egli infatti si esprime così: « Quelle est la puissance qui oserait désormais entreprendre un blocus effectif en présence des progrès accomplis dans les armements maritimes? Il y a quelques années on croyait encore les bateaux sous-marins une utopie. Aujourd'hui toutes les puissances maritimes en possèdent ou en construisent, c'est un problème résolu, et c'est avec les torpilles dirigeables des jetées et ports la fin du blocus effectif. Aucun cuirassé, si grande que soit la por-

---

(1) Geffcken, *La guerre maritime de l'avenir* (*Revue de D. I.*, 1888, p. 461) e nel *Handbuch* del Holtzendorff, vol. IV, p. 770-771. — Charmes, *La réforme maritime, la guerre maritime et l'organisation des forces navales* (*Revue des deux mondes*, 1 marzo 1885, p. 147).

(2) Vedasi nella *Nouvelle Revue*, fascicolo del luglio-agosto 1886, pagine 877-78 un articolo intitolato *Chronique maritime* e firmato da *Un ancien officier de marine.*

(3) Charmes, *op. cit.* (*Revue des deux mondes*, 1 marzo 1885, p. 148).

tée de ses canons, ne s'exposera plus à servir d'objectif *immobile* aux torpilleurs de nuit, aux torpilles dirigeables de terre et surtout à l'attaque des navires sous-marins. Ne nous faisons donc pas d'illusion ! Dans la prochaine guerre maritime les puissances reconnaîtront, avec la même unanimité avec laquelle elles ont proclamé l'abolition de la course et l'obligation du blocus effectif, le rétablissement de la course par les croiseurs corsaires commissionés, et la mise en état de blocus de côtes entières, le blocus sur papier. C'est dans la nécessité, dans la force des choses » (1).

A me pare che lo scrittore francese sia eccessivamente pessimista e che egli carichi un po' troppo le tinte nel dipingere a colori tanto foschi il quadro dell'avvenire. Dal punto di vista giuridico non vi può esser dubbio che, per quanto i progressi della scienza valgano a rendere difficili e pericolose le operazioni di blocco, non si potrà ammettere che riescano obbligatorie pei terzi quando non siano compiute in modo reale ed effettivo. Le difficoltà che s' incontreranno nel mettere in atto tali misure di guerra, potranno soltanto contribuire a renderle più rare, ma non varranno certamente a togliere al blocco le sue caratteristiche essenziali. Nè mi sembra presumibile che gli Stati vorranno nelle prossime guerre fare un regresso così grande, da ritornare ai blocchi fittizi o di gabinetto, tanto più che anche dal punto di vista tecnico si è un poco esagerato sul valore offensivo della torpedine e sulla rivoluzione che essa porterà nelle guerre marittime. Di fronte a questo, certo assai temibile, mezzo di offesa, i mezzi di difesa non mancano; le navi da guerra, per evitare le sorprese notturne,

(1) Funck-Brentano, *La déclaration de Paris del 1856 et son application dans les temps modernes* (*Revue Générale de D. I. P.*, 1894, pagine 328, 329).

vengono ora munite di riflettori elettrici che permettono di scrutare a distanza le tenebre più profonde; vengono pure munite di certe reti metalliche che valgono, se non a sopprimere, a limitare di molto i danni derivanti dallo scoppio di un proiettile sottomarino; nella stessa costruzione delle navi da guerra si può ricorrere al sistema della divisione in scompartimenti, di guisa che, se si aprè una falla, l'invasione delle acque sia limitata allo scompartimento danneggiato; infine le corazzate, hanno modo di provvedere alla propria sicurezza contornandosi di contro-torpediniere (1). Si aggiunga che le navi di una flotta bloccante non hanno punto bisogno di rimanere sempre ancorate nell'identico posto, così da costituire un bersaglio immobile che può facilmente colpirsi dall'avversario, poichè, come ho precedentemente dimostrato, quando esse circolino entro una determinata e limitata zona in modo che la sorveglianza non subisca in alcun punto della linea del blocco un'interruzione, non si può dire che questo cessi di essere effettivo unicamente perchè le navi non conservano sempre l'identico ancoraggio. Ecco allora che le difficoltà che incontrano normalmente le torpediniere a navigare a lungo in alto mare (2), aumentano di molto quando si tratta di andare contro ad un nemico potente che può sfuggire al loro attacco e che ha mezzo di colpirle, tanto a distanza con le artiglierie a lunga portata, quanto in vicinanza colle mitragliatrici, le quali sparando anche dall'alto degli alberi della nave, riescono a render quasi nullo il così detto angolo morto, vale a dire, la zona entro cui il tiro diventa inefficace. Quanto ai battelli sottomarini, gli ostacoli che essi

---

(1) Confr. Bourgois (Vice-Amiral), *La guerre de course, la grande guerre et les torpilles* (*Nouvelle Revue*, agosto 1886, p. 501).

(2) Bourgois, *op. cit.* (*Nouvelle Revue*, agosto 1886, p. 504-505).

devono superare nel navigare per un certo tempo senza tornare a galla sono tanti, che le grandi corazzate le quali si trovino al largo, non avranno per ora serio motivo di temerne l'attacco.

Con questo non intendo certamente sostenere che il blocco marittimo sia una misura bellica che potrà largamente e facilmente praticarsi dagli Stati combattenti, ma non è a credere che siano le torpedini o i battelli sottomarini quelli anche che varranno a farlo sparire o a modificarne la natura in modo essenziale. D'altra parte non è soltanto dopo le recenti invenzioni che il blocco riesce un'operazione di guerra molto pericolosa per le navi incaricate di mantenerlo, quando il belligerante avversario sia ancora provvisto di qualche nave munita di artiglierie o di sperone e in generale di qualche mezzo di difesa: « Lo sperone al pari della torpedine, dice il vice ammiraglio francese Bourgois, può far correre grandi pericoli alle navi che durante la notte osano avvicinarsi alle rade o ai porti che tengono bloccati. La situazione quindi non è cambiata; come un tempo i blocchi rimangono possibili, ma possono facilmente forzarsi, e, come un tempo, non possono essere stabiliti che dal belligerante il quale abbia acquistato il dominio del mare » (1).

Può dunque concludersi che il principio che ogni blocco non effettivo non è obbligatorio pei cittadini dei terzi Stati, è destinato a sopravvivere a qualsiasi mutamento che avvenisse nel modo di combattere e nei mezzi di offesa impiegati nelle guerre marittime. Nessun tribunale delle prede potrebbe perciò condannare per violazione di blocco una nave, se questo non fosse stato mantenuto in modo reale,

(1) Bourgois, *op. cit.*, p. 512, 513.

quando pure potesse dimostrarsi che la flotta bloccante non avrebbe potuto osservare tale condizione senza esporsi ai maggiori pericoli.

43. — Affinchè i cittadini degli Stati neutrali siano tenuti a rispettare il blocco posto lungo una determinata costa, non basta che questo sia mantenuto in modo effettivo, ma bisogna altresì che essi siano messi in condizione di conoscerne l'esistenza; il blocco quindi deve essere notificato. Esistono tre forme diverse di notificazione, vale a dire: 1.° Quella che è indirizzata dal comandante delle forze bloccanti alle autorità consolari e locali del paese posto in condizione di blocco. 2.° La notificazione *diplomatica* o *generale* che è comunicata a tutti i governi neutrali. 3.° La notificazione *speciale* che è fatta sul posto dalla flotta bloccante ad ogni nave che si presenta per oltrepassare la linea del blocco.

Sarà sempre necessario per la validità di simile operazione di guerra compiere la notificazione in tutte tre le forme ora indicate? Dato che ciò non sia, quale specie di notificazione dovrà considerarsi assolutamente indispensabile? Tanto se s'indaga quale sia la pratica seguita a questo proposito nei diversi Stati, quanto se si studiano le teorie esposte dagli scrittori, ci troviamo di fronte ad una grande varietà di sistemi. Procuriamo di farne nel modo il più breve un esame.

La notificazione del blocco alle autorità locali e ai consoli degli Stati che non prendono parte alle ostilità, ha il grande vantaggio di far conoscere in tempo ai neutrali il momento preciso in cui comincia il blocco e di permettere alle loro navi di prendere le misure necessarie per andar esenti dai danni in cui incorrerebbero se non si ritirassero entro un dato termine dal porto bloccato. Essa costitui-

sce un provvedimento equo e giusto, che viene non soltanto suggerito dalla scienza (1), ma che è pure espressamente prescritto dal diritto positivo di alcuni Stati (2). Fu sostenuto che se questa specie di notificazione fosse mancata, il blocco dovrebbe essere considerato come nullo (3). Questa opinione tuttavia mi appare troppo assoluta; si comprende che il tribunale delle prede di uno Stato, nella cui legislazione è statuito l'obbligo pel comandante di una flotta di avvisare le autorità locali prima di mettere un dato porto in condizione di blocco, dichiari nulle le catture effettuate senza che siasi preventivamente ottemperato a questa prescrizione, ma non mi sembrerebbe giustificata una simile pronuncia quando l'obbligo della notificazione alle autorità locali non risultasse nè da alcuna disposizione di diritto interno, nè da alcun trattato internazionale, e il blocco fosse stato mantenuto con tutte le altre condizioni per esser valido (4). Non bisogna dimenticare che si tratta di una misura di guerra che un belligerante prende contro il proprio avversario, la cui efficacia dipende frequentemente dalla rapidità con cui è posta in atto. Ora l'avvertimento preventivo alle autorità locali, avrebbe talvolta

---

(1) Confr. il § 87 del regolamento delle prede dell'Istituto di diritto internazionale, così formulato: « Le commandant du blocus doit, en outre, notifier la déclaration du blocus aux autorités et aux consuls du lieu bloqué. Les mêmes formalités seront remplies lors du rétablissement d'un blocus qui a cessé d'être effectif et lorsque le blocus sera etendu à des points nouveaux ».

(2) Vedasi per la Danimarca i regolamenti del 1848 e del 16 febbraio 1864 citati in CALVO, vol. V, p. 198, 199, e vol. IV, p. 479; il regolamento prussiano del 20 giugno 1864, art. 21 (PERELS, *op. cit.*, p. 444); le istruzioni francesi del 25 luglio 1870, art. 7 (FIORE, vol. III, p. 456, e CALVO, vol. V, p. 201); l'ordinanza messicana sulla marina da guerra del 4 luglio 1890 (*Annuaire*, 1892, p. 967-968).

(3) DESJARDINS, *Traité de dr. comm. marit.*, T. I, p. 51.

(4) FIORE, *op. cit.*, vol. III, n. 1721; e *Dir. int. codif.*, n. 1231.

per conseguenza di dar modo a queste di procurarsi i mezzi per prolungare la resistenza.

Quando si fosse compiuta questa notificazione e fosse scorso il termine dopo ilquale il blocco deve essere da tutti rispettato, le navi che tentassero di uscire dal porto bloccato sarebbero suscettibili di cattura, indipendentemente da qualsiasi avviso speciale; esse infatti non potrebbero certamente allegare ignoranza dello stato di blocco (1).

È rispetto alle altre due specie di notificazione che sussiste la maggior varietà di opinioni. Secondo qualche autore, quando abbia avuto luogo la notificazione diplomatica e sia scorso un certo tempo, si può generalmente presumere che sia a tutti nota l'esistenza del blocco; è perciò lecito di catturare senz'altro le navi che tentassero di forzarlo (2). Altri, come il Heffter, ritengono che la notificazione possa esser fatta tanto in forma diplomatica, quanto mediante un atto meno solenne, e concludono che l'avvertimento dato dal comandante di una flotta bloccante alle navi che si avvicinano, equivale ad una notificazione seguita in via diplomatica (3). Nel sistema inglese trovansi consacrate entrambe queste teorie. Si distinguono infatti, a norma della giurisprudenza delle corti britanniche, due specie di blocco: l'una che risulta semplicemente dal fatto, l'altra da una notificazione accompagnata dal fatto. Ha luogo un blocco di fatto, quando questo vien posto in via d'urgenza dal comandante di una

(1) Confr. Calvo, *op. cit.*, T. V, p. 183-184. — Hall, *op. cit.*, § 262. — Hautefeuille, *op. cit.*, T. III, p. 133, 134. — La necessità della notificazione speciale, anche per questo caso, è tuttavia statuita in qualche trattato: così dispone la convenzione conclusa nel 1828 fra le città anseatiche e il Messico, quella stipulata nel 1843 fra la Francia e la Repubblica di Equator ecc. — In questo senso si pronuncia anche qualche autore, così il De Boeck, *op. cit.*, n. 700. — Despagnet, *op. cit.*, p. 633.

(2) Perels, *op. cit.*, p. 308. — Funck-Brentano et Sorel, *Précis du droit des gens*, p. 415.

(3) Heffter, *op. cit.*, §§ 155, 156.

flotta che si trova in paesi lontani dalla madre patria, senza che ci sia la possibilità di fare in tempo la notificazione diplomatica; in tal caso la notificazione *speciale*, a ciascuna nave che si presenta, è *necessaria*, ma è pienamente *sufficiente* come requisito di validità. Nell'altro caso che abbia avuto luogo una notificazione formale ai governi degli Stati che non partecipano alla guerra, vi è la presunzione *juris et de jure* che tutti abbiano conoscenza del blocco indipendentemente da qualsiasi notificazione speciale (1).

Potrà sembrare giustificato che allorquando le necessità della guerra impongono di bloccare senza dilazioni un determinato porto, ciò possa validamente effettuarsi avvisandone i cittadini dei terzi Stati con una notificazione puramente locale. Ma l'attribuire alla notificazione diplomatica un valore così lato da condannare senz' altro qualsiasi nave che si presentasse per oltrepassare la linea del blocco, senza preoccuparsi affatto della sua buona o mala fede, è un sistema iniquo, atto a dar luogo ai maggiori abusi. Gli Stati belligeranti non hanno certamente facoltà, fuori del territorio da essi occupato, di dettar leggi ai neutrali, potendo soltanto da questi pretendere che vengano rispettate le misure di guerra *di fatto* prese dalle forze combattenti. Una semplice dichiarazione emessa dal governo di uno Stato belligerante non è quindi sufficiente ad obbligare i neutrali, i quali hanno il diritto di accertarsi se il blocco, oltre ad essere dichiarato, è *effettivo* e solo quando ne sia stata loro notificata sul posto l'esistenza, ci potrà essere tale certezza. Si può dunque ritenere che per lo Stato belligerante il do-

---

(1) Travers-Twiss, *op. cit.*, T. II, §§ 105-107, p. 203 o seg. — Phillimore, *op. cit.*, T. III, §§ 290, 301, 309. — Calvo, *op. cit.*, T. V, p. 122-128, — Perels, *op. cit.*, p. 308-309. — Gessner, *op. cit.*, p. 207. — *Holtzendorff*, *Handbuch*, vol. IV, p. 757-759.

vere di una notificazione speciale rispetto ad ogni singola nave, rappresenti il complemento necessario dell'altro dovere di mantere in modo reale il blocco, per poterlo rendere obbligatorio pei cittadini dei terzi Stati (1).

È principalmente per questa considerazione che i giuristi ora in grande maggioranza sostengono la necessità che il blocco, oltre ad essere notificato diplomaticamente, sia pure oggetto di una notificazione speciale e che una nave non potrebbe essere catturata se non quando, dopo aver ricevuto tale avviso e che annotazione ne fosse stata fatta nelle sue carte di bordo, tentasse successivamente di attraversare la zona bloccata (2). Fin dal 1794, in un trattato concluso fra la Gran Bretagna e gli Stati Uniti, si pattuì di astenersi dal sequestrare ogni nave che, ignorando che un dato porto si trova in istato di blocco, vi si fosse diretta, a meno che, dopo averne ricevuto l'avvertimento, non avesse tentato nuovamente di penetrarvi (3). Il principio che non può a questo titolo procedersi ad alcun atto di confisca senza il compimento di una notificazione

(1) È per questo che l' avvertimento speciale ad ogni nave che si avvicina deve esser dato da una nave della squadra bloccante in prossimità della zona bloccata, mentre non sarebbe sufficiente un avvertimento dato in alto mare a grande distanza dalla costa posta in condizione di blocco.

(2) Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, T. I, pag. 869. — Ortolan, *op. cit.*, T. II, p. 298 e seg. — Cauchy, *op. cit.*, T. II, p. 421-422. — Caumont, *op. cit.*, p. 603, num. 24. — Vidari, *op. cit.*, p. 297-301. — Sandonà, *op. cit.*, p. 506-507. — Schiattarella, *op. cit.*, p. 99-101. — Fiore, *op. cit.*, vol. III, nn. 1723, 1725, 1785; e *Dir. int. codif.*, nn. 1229, 1231-1233, 1298. — Brusa, nota in Casanova, *op. cit.*, vol. II, lez. XX, p. 252. — Contuzzi, nell'*Enciclopedia giuridica*, voce *Alto Mare*, p. 1887-1888. — Gessner, *op. cit.*, p. 181. — Bluntschli, *op. cit.*, art. 831, 832. — Calvo, *op. cit.*, T. V, § 2846. — F. De Martens, *op. cit.*, T. III, p. 289. — Confr. pure gli art. 3 e 4 del cap. VI del progetto di codificazione delle leggi della guerra elaborato dal congresso militare di Madrid del 1892. — *Revue de D. I.*, 1893, p. 384, 385.

(3) Wheaton, *Eléments*, T. II, p. 178. — Bluntschli, *op. cit.*, all'articolo 831, p. 466. — Calvo, *op. cit.*, T. V, p. 126.

speciale, venne in modo anche più esplicito affermato nei trattati stipulati, all'epoca della seconda neutralità armata, dalla Russia con la Svezia e la Danimarca il 16 dicembre 1800 e con la Prussia il 18 dicembre dello stesso anno (1). A questo sistema si attiene attualmente la Francia, l'Italia, la Svezia, il Messico.

Secondo i principî seguiti nel primo di questi Stati dalla giurisprudenza e consacrati in vari trattati e nelle istruzioni date dal governo francese durante le ultime guerre agli ufficiali della marina, la notificazione generale non basta per presumere che tutti abbiano conoscenza del blocco, e questo non può diventare obbligatorio pei neutrali, se non quando siasi fatta una notificazione speciale ad ogni nave che si dirige verso il paese bloccato (2). In Italia il codice per la marina mercantile (art. 217) si limita a statuire che possono essere catturate le navi sorprese in atto di rompere un blocco effettivo e *dichiarato*, ma l'art. 7 delle istruzioni emanate dal ministro della marina il 20 giugno 1866, aggiunge che:

---

(1) All'art. 3 del trattato ora menzionato fra la Russia e la Svezia si stipulò che: « . . . Tout bâtiment naviguant vers un port bloqué ne pourrait être regardé comme ayant contrevenu à la convention, que lorsque, après avoir été averti par le commandant du blocus de l'état du port, il tâcherait d'y pénétrer en employant la force et la ruse ». — Confr. CAUCHY, *op. cit.*, T. II, p. 343. — KLÜBER, *op. cit.*, § 297, p. 379-380, note *a*, *b*. — BLUNTSCHLI, *op. cit.* all'art. 835, p. 468. — GESSNER, *op. cit.*, p. 45 e p. 204. — PERELS, *op. cit.*, pag. 309 nota. — SCHIATTARELLA, *op. cit.*, p. 104.

(2) CALVO, *op. cit.*, T. V, § 2848. — FAUCHILLE, *op. cit.*, pag. 206. — Confr. i trattati conclusi dalla Francia nel 1828 col Brasile, nel 1835 colla Bolivia, nel 1843 colla Repubblica di Venezuela, nel 1844 con la Repubblica di Nuova Granata ecc. citati in Calvo, *ibidem*. — Vedasi pure le istruzioni francesi del 31 marzo 1854 (art. 7), e del 25 luglio 1870, citate in PERELS, *op. cit.*, p. 309 nota. — DESPAGNET, *op. cit.*, p. 632. — BONFILS, *op. cit.*, n. 1652. — Per ciò che concerne la giurisprudenza, vedasi ad es., il caso della *Louisa* (citato in TRAVERS-TWISS, vol. II, § 107), nave catturata nelle acque del Rio della Plata per violazione di blocco, e che in seguito a sentenza del 21 dicembre 1847 del Consiglio delle prede francese, fu rilasciata perchè non erasi fatta la notificazione speciale.

« Un blocco non è di diritto riconosciuto da un bastimento che si diriga verso un porto bloccato, se non dopo che la notificazione speciale ne sia stata iscritta sulle sue carte di bordo da uno dei bastimenti di guerra bloccanti .... ». Una norma analoga venne adottata in vari trattati stipulati dallo Stato nostro con varie Repubbliche americane (1) e in ispecie in quello, altre volte menzionato, concluso con gli Stati Uniti il 26 febbraio 1871 (2). Nello stesso senso dispongono nella Svezia le ordinanze del 12 aprile 1808 (§ 8) e dell'8 aprile 1854 (art. 4) (3) e nel Messico l'ordinanza sulla marina da guerra del 4 luglio 1890 (4).

44. — Secondo alcuni scrittori, la notificazione speciale non sarebbe sempre una condizione necessaria per procedere ad un atto di confisca per violazione di blocco, altrimenti il primo tentativo delle navi che si avvicinano con inten-

---

(1) Vedasi i trattati stipulati dalla Sardegna con la Repubblica di Nuova Granata il 18 agosto 1847 (art. 17); col Chili il 28 giugno 1856 (art. 23); dal Regno d'Italia con la Repubblica Orientale dell' Uraguay il 7 maggio 1866 (art. 11); col Nicaragua il 6 marzo 1868 (art. 12); coll'Honduras e col Guatemala il 31 dicembre 1868 (art. 13); col Perù il 23 dicembre 1874 (art. 12). — Contuzzi, *op. cit.*, p. 1888-1889.

(2) *Annuaire*, 1872, pag. 315. All' art. 14 di questo trattato è detto: « Comme il arrive souvent que des bâtiments se dirigent vers un port ou une place appartenant à l'ennemi, sans savoir que cette place est assiégée, bloquée ou investie, il est convenu, que tout bâtiment qui se trouve dans ces conditions peut être repoussé à son approche dudit port ou de la dite place, mais il ne sera pas retenu et aucune part de sa cargaison, sauf la contrebande de guerre, ne sera confisquée, à moins qu'il n'ait tenté d'entrer après avoir reçu avis du blocus et de l'investissement par un officier commandant d'un navire faisant partie des forces du blocus, au moyen d'une annotation faite par le dit officier sur les papiers du navire avec mention de la date, de la latitude et de la longitude où a lieu l'annotation ».

(3) Bulmerincq, *Völkerrecht*, p. 371. — Perels, *op. cit.*, p. 309 nota. — Bonfils, *op. cit.*, p. 809.

(4) *Annuaire*, 1892, p. 967, 968. — L'ordinanza messicana, dopo aver affermato la necessità di una notificazione speciale, dichiara tuttavia che a questa possono equivalere i colpi di cannone sparati dai legni della flotta bloccante contro le navi che tentassero di forzare la linea del blocco.

zione fraudolenta resterebbe impunito, e perciò tale avviso dovrebbe darsi soltanto a quelle per le quali apparisse evidente la loro ignoranza del blocco (1). A questo concetto si attenne anche l'Istituto di diritto internazionale nel formulare, nella sessione di Torino (1882), il § 41 del regolamento sulle prede nel modo seguente: « *S'il est évident qu'un navire de commerce approchant du port bloqué, n'a pas eu connaissance du blocus declaré et effectif,* le commandant du blocus l'en avertira, inserira l'avertissement dans les papiers de bord du navire averti, tout au moins dans le certificat de nationalité et dans le journal de bord, en marquant la date de l'avertissement et invitant le navire à s'éloigner du port bloqué en l'autorisant à continuer son voyage vers un port non bloqué ». Può osservarsi però che, adottando una simile norma, si va incontro alle maggiori incertezze: quando potrà ritenersi che la nave che si avvicina ignora realmente lo stato blocco? « On admet, dice il § 42 del regolamento dell'Istituto, l'ignorance du blocus lorsque le temps écoulé depuis la déclaration du blocus est trop peu considérable pour que le navire en cours de voyage, qui a tenté d'entrer dans le port bloqué, en ait pu être instruit ». È chiaro però che una tale disposizione potrebbe avere soltanto valore dimostrativo non tassativo, perchè anche in altri casi, oltre a quello in essa contemplato, può darsi che non si conosca l'esistenza del blocco; e poichè sarebbe impossibile prevederli tutti, sussisterebbero sempre motivi di dubbio e d'incertezza. Anche se potesse dimostrarsi nel modo più assoluto che la nave che si dirige verso un porto bloccato ha avuto notizia della *dichiarazione*

(1) Perels. *op. cit.*, p. 310. — Bulmerincq, *Völkerrecht*, pag. 371. — *Holtzendorff*, *Handbuch*, vol. IV, p. 760.

di blocco, a me pare che la notificazione speciale sarebbe sempre necessaria. Infatti essa costituisce un mezzo di prova per ritenere che quella misura di guerra fu applicata in modo reale; è giusto quindi che ogni nave debba essere singolarmente avvertita.

Il sistema propugnato dall'Istituto di diritto internazionale viene seguito dagli Stati Uniti d'America, dalla Prussia, dalla Danimarca, dalla Turchia. A norma della giurisprudenza degli Stati Uniti, i neutrali, per esser passibili di quelle repressioni che si comminano a chi non rispetta il blocco, è sempre necessario ne abbiano conoscenza. Questa conoscenza può aversi o in seguito all'avviso ufficiale comunicato ai governi esteri dalle autorità dello Stato belligerante, o successivamente ad uno speciale avviso o finalmente per la notorietà del fatto. Qualunque sia il modo col quale il neutrale ha avuto notizia dell'esistenza del blocco, può procedersi alla cattura della nave colpevole d'averlo violato. Se questa viene da un porto abbastanza vicino a quello a cui è applicata tale misura di guerra, la notificazione speciale non è necessaria, ma se è partita da un paese lontano, nel quale si può ignorare completamente la dichiarazione di blocco, essa ha diritto di essere informata e il fatto solo che sia diretta verso un porto bloccato non basta per sequestrarla. In sostanza il determinare se sia o no necessaria la notificazione speciale, si risolve in un apprezzamento di fatto a seconda dei casi o delle circostanze (1).

---

(1) Wheaton, *Eléments*, T. II, p. 175-181 — Travers-Twiss, *op. cit.*, T. II, § 108. — Calvo, *op. cit.*, T. V, § 2819. — Gli Stati Uniti tuttavia hanno ammesso la necessità di procedere *generalmente* ad una notificazione speciale nel trattato concluso con l'Italia il 26 febbraio 1871. Oltre a ciò nel proclama del presidente Lincoln, in data 19 aprile 1861, venne prescritto ai comandanti delle navi, incaricate di bloccare i porti degli

Anche il regolamento prussiano del 20 giugno 1864, dopo aver statuito all'articolo 23 che non ci può essere violazione di blocco da parte di una nave neutrale se questa non ne conosceva l'esistenza, al § 24 aggiunge: « Si deve decidere in ogni singolo caso a seconda delle circostanze se la nave aveva conoscenza del blocco. A questo fine si terrà conto specialmente del tempo scorso dal giorno in cui il blocco fu pubblicato e notificato. Se il comandante dell'incrociatore reputa che la nave ignorava l'esistenza del blocco, deve tosto dargliene avviso e farne annotazione sulle carte di bordo . . . . . » (1). Una norma analoga è pur contenuta nei regolamenti danesi del 1848 (2) e del 16 febbraio 1864 (3) e nella dichiarazione di blocco comunicata dal governo ottomano alle potenze neutrali il 3 maggio 1877 relativamente al litorale russo situato lungo il Mar Nero (4).

Stati confederati, quanto segue: « Quando una nave neutrale s'avvicina, si deve avvertirla immediatamente ed inserire l' avvertimento nel giornale di bordo. Se detta nave tenta tuttavia di penetrare, malgrado il blocco, nel porto bloccato o di uscirne, deve essere catturata ». — Bluntschli, *op. cit.*, all'art. 832, pag. 466, 467. — Perels, *op. cit.*, p. 300 nota. — In alcuni trattati tuttavia gli Stati Uniti stipularono che il sequestro potesse aver luogo, non soltanto quando la nave arrestata fosse stata già una volta respinta dalla linea del blocco, ma anche quando essa tentasse di forzarlo avendo conoscenza dell' esistenza di questa misura di guerra. In questo senso dispone l'art. 13 del trattato del 1° maggio 1828 concluso con la Prussia. — Per altri trattati stipulati dagli Stati Uniti nello stesso senso, vedasi Bulmerincq, *Völkerrecht*, p. 371.

(1) Perels, *op. cit.*, *Appendice*, p. 444.

(2) Calvo, *op. cit.*, T. V, p. 198-199.

(3) Fiore, *op. cit.*, vol. III, p. 315. — Calvo, *op. cit.*, T. IV, p. 479-480, e T. V, p. 132. — L' art. 2 del regolamento danese del 1864 stabilisce: « Il tentativo di attraversare la linea del blocco non rende la nave passibile di cattura, *quando* si possa ragionevolmente supporre che essa ignorava l'esistenza del blocco. . . . . . L' autorità competente deve in questo caso notificarle il blocco facendone menzione sulle carte di bordo. . . . ».

(4) Louis, *op. cit.* (*Journal*, 1877, p. 300). — Fiore, *op. cit.*, vol. III, n. 1726. L'art. 4 di questa dichiarazione così dispone: « Quanto alle navi che essendo in corso di viaggio ignorassero lo stato d' investimento, la

Dato un criterio così incerto variabile come quello a cui si attengono i regolamenti o le ordinanze ora citate, è naturale che i neutrali possano talvolta, anche trovandosi in piena buona fede, esser esposti ai danni più gravi. Nei comandanti di una squadra bloccante vi è frequentemente la tendenza a catturare quante più navi è possibile, e se tutto dipende dal loro apprezzamento, è facile comprendere come si possa così andare incontro ai maggiori abusi. Sarebbe dunque preferibile che i tribunali delle prede adottassero generalmente la norma che non è lecito condannare per violazione di blocco una nave che non avesse ricevuto in vicinanza alla località bloccata una ***notificazione speciale.***

Non dovrà per questo concludersi, come fanno alcuni autori (1), che solo questa specie di notificazione ha importanza e che può prescindersi da ogni altra. Infatti ommettendo la notificazione diplomatica, si verrebbe indirettamente a cagionare ai neutrali ingenti perdite, in quanto essi, ignorando che una data località si trova bloccata, potrebbero inutilmente imprendere un viaggio, talvolta lungo e costoso, che avrebbero probabilmente evitato se fossero stati avvisati preventivamente. Ad ogni modo bisogna riconoscere che, per dar notizia alle navi di commercio dell'esistenza del blocco, nessun mezzo potrebbe essere più efficace di quello di una notificazione speciale, e che quando un avviso in questa forma sia stato dato e che il blocco sia mante-

---

flotta ottomana al loro arrivo nelle acque bloccate dovrà notificare ad esse il blocco. Se dopo questa notificazione speciale le dette navi persistessero ad avanzare, esse saranno considerate come nemiche ». — Confr. in senso analogo anche l'art. 22 del trattato stipulato dall' Italia col Messico il 14 dicembre 1870. — CONTUZZI, *op. cit.*, p. 1888.

(1) FAUCHILLE, *op. cit.*, pag. 221, 222. — BONFILS, *op. cit.*, p. 869. — L'HAUTEFEUILLE, che viene citato generalmente fra gli autori che opinano si possa completamente prescindere dalla notificazione diplomatica, dimostra invece l'utilità anche di questa specie di notificazione (*op. cit.*, T. III, p. 68-71).

nuto in modo reale, sussistono gli estremi necessari per condannare qualsiasi nave che tentasse di violarlo. Tuttavia avrà importanza anche dinanzi ai tribunali delle prede lo stabilire se lo Stato belligerante abbia o no compiuto la notificazione diplomatica e se in caso negativo tale ommissione possa in alcun modo giustificarsi colle necessità della guerra. Tutto questo non già perchè la notificazione diplomatica debba essere considerata, come vorrebbe il Gessner, alla stregua di un atto di promulgazione, che solo vale a mettere in vigore le leggi (1), in quanto il belligerante non ha facoltà di dettar norme ai cittadini dei terzi Stati che non si trovano sul suo territorio, ma perchè tralasciando senza motivo tale specie di notificazione, si espongono i neutrali ai danni ora accennati. Ne viene che, se lo Stato belligerante senza valide ragioni avesse ommessa la notificazione generale e che fosse provato che ciò venne a recare un determinato pregiudizio ai neutrali, questi potrebbero legittimamente ottenere dai tribunali delle prede che il governo colpevole di negligenza fosse condannato a pagar loro una giusta indennità (2).

45. — Come pel contrabbando di guerra, così per la violazione di un blocco, non può aver luogo una repressione per la nave che ne è colpevole, se non quando questa sia stata colta sul fatto. La condizione della *flagranza* è tuttavia intesa più rigorosamente pel caso di blocco che non per quelli di contrabbando bellico, poichè, come vedemmo nelle pagine precedenti (3), una nave che si dirige con un carico di merci proibite verso un porto nemico può venir

---

(1) Gessner, *op. cit.*, p. 180-181.
(2) Confr. Fiore, *op. cit.*, vol. III, n. 1723.
(3) Vedasi al n. 30, p. 221 nota 1.

sequestrata appena ha iniziato il proprio viaggio, mentre invece la cattura di una nave che è diretta ad un porto bloccato non potrebbe verificarsi, se non quando essa fosse colta nel momento in cui tenta di penetrare nella zona bloccata.

Questa norma però non fu sempre ammessa ed anche attualmente nella giurisprudenza anglo-americana si tende, pure a questo riguardo, ad estendere il più possibile i diritti dei belligeranti in confronto a quelli dei neutrali. Nell'editto olandese del 26 giugno 1630, citato e commentato dal Bynkershoek (1) nel quale si dichiararono in istato di blocco tutti i porti della Fiandra, non ci si limitò a minacciare di confisca qualsiasi nave trovata in vicinanza di uno dei porti bloccati così da presumere che fosse sul punto di entrarvi, ma anche le navi arrestate in alto mare quando dalle carte di bordo potesse risultare che vi erano dirette. Allo stesso trattamento vennero assoggettate anche le navi che uscissero dai porti della Fiandra con facoltà pei vascelli dello Stato di rincorrerle, se fossero state incontrate in alto mare, fino a che avessero compiuto il primo viaggio, ed anche nel viaggio successivo, qualora l'inseguimento ne fosse cominciato nel momento in cui uscivano da un porto bloccato (2).

Questo modo di procedere, che nel secolo scorso era seguito anche dalla Francia (3), è oggi condannato da quasi tutti gli autori, i quali sostengono che la flagranza del fatto,

---

(1) Bynkershoek, *op. cit.*, L. I, C. XI.

(2) Wheaton, *Histoire*, T, I, pag. 183-185. — Hautefeuille, *op. cit.*, T. III, p. 155 nota. — Cauchy, *op. cit.*, T. II, p. 215-16. — Calvo, *op. cit.*, T. V, p. 178, 179. — Gessner, *op. cit.*, p. 156-157. — Phillimore, *op. cit.*, T. III, § 308. — Desjardins, *op. cit.*, T. I, p. 53.

(3) Regolamento del 1744 (art. 14), del 1778 (art. 1); decreto del 9 maggio 1798. — Bonfils, *op. cit.*, n. 1668.

Le corti britanniche e quelle degli Stati Uniti si pronunciano tuttavia in senso diverso. A norma della giurisprudenza inglese, ogni nave la quale, conoscendo che un dato porto è bloccato, vi si dirige, è confiscabile fin dall'inizio del suo viaggio (1). Questa dottrina, che trovò sostenitori soltanto in Inghilterra e in America (2), dopo alcune esitazioni finì per essere adottata anche dai tribunali nord-americani (3). Questi ultimi anzi, durante la guerra di secessione, ne fecero le più larghe ed estese applicazioni, giungendo persino a ritenere, nel caso dello *Springbok*, che una nave che fa vela verso un porto neutrale può essere sequestrata per violazione di blocco, quando ci siano motivi per presumere che le merci di cui si compone il suo carico giunte al primo luogo di destinazione, dovranno essere trasbordate su altra nave onde farle pervenire ad un porto bloccato. Non ho bisogno di ricordare in che consistessero i fatti della controversia, della quale ho altrove parlato (4), mi basti osservare che il fare applicazione al blocco della teoria della *continuità del viaggio*, condurrebbe

---

istruzioni agli ufficiali della marina del 20 giugno 1866 (art. 6), e l'art. 14 del trattato stipulato dall' Italia cogli Stati Uniti il 26 febbraio 1871; le istruzioni francesi del 1854 e del 25 luglio 1870; i regolamenti danesi del 1848 e del 16 febbraio 1864; il regolamento prussiano del 20 giugno 1864, il quale all'art. 25 così dispone: « Il fatto di far vela verso un porto bloccato o di navigare diretti ad un tale porto, non basta perchè ci sia tentativo di rompere il blocco » (Perels, *op. cit.*, p. 444). — Vedasi pure l'ordinanza messicana sulla marina da guerra del 4 luglio 1890 (*Annuaire*, 1892, p. 967-968). Per altri Stati, confr. Bonfils, *op. cit.*, n. 1665. — Perels, *op. cit.*, p. 306-307.

(1) Travers-Twiss, *op. cit.*, T. II, §§ 109-110. — Phillimore, *op. cit.*, T. III, §§ 308, 309. — Calvo, *op. cit.*, T. V, § 2887. — Bluntschli, *op. cit.*, all'art. 836, p. 469. — Fiore, *op. cit.*, vol. III, p. 585-86.

(2) Travers-Twiss, *ibidem*. — Phillimore, *ibidem*. — Wheaton, *Eléments*, T. II, p. 177-178.

(3) Wheaton, *ibidem*. — Calvo, *op. cit.*, T. V, nn. 2849, 2887. — Phillimore, *op. cit.*, T. III, § 808.

(4) Vedasi al n. 27, p. 209-210.

alle più gravi violazioni dei diritti dei neutrali, che vedrebbero minacciato il loro commercio assai più che dai così detti blocchi di gabinetto. Se, a mio giudizio, quella teoria deve essere esclusa anche rispetto al contrabbando di guerra, in quanto una semplice presunzione non può bastare per reprimere un atto che in sè stesso non ha nulla d' illecito, come sarebbe quello di trasportare qualsivoglia specie di merci ad un porto neutrale, *a fortiori* essa deve essere assolutamente respinta per ciò che si riferisce al diritto di blocco, in ordine al quale non potrebbe procedersi ad alcun atto di confisca senza che sussista nel modo più rigoroso il requisito della flagranza del fatto. Le conseguenze giuridicamente assurde, a cui si andrebbe incontro se dovesse prevalere il principio adottato dalla Corte suprema di Washington nel caso dello *Springbok*, furono efficacemente messe in luce nella consultazione fornita, relativamente a questa controversia, dall' Istituto di diritto internazionale: « *Il en resulterait, quant au blocus* (fu giustamente osservato) *que tout port neutre auquel aurait été expédié un chargement neutre à bord d'un navire neutre, deviendrait un port bloqué* PAR INTERPRÉTATION, *dès qu'il y aurait des motifs de soupçonner que le chargement, après son debarquement en port neutre, pourrait être ulterieurement chargé sur un autre bâtiment et expedié vers un port réellement bloqué* » (1). Perciò gli scrittori, starei per dire all' unanimità, anche tra quelli che accettano la teoria della *continuità del viaggio* rispetto al contrabbando bellico, combattono questa teoria quando si tratta di farne applicazione ai casi di blocco (2).

---

(1) *Revue de D. I.*, 1884, p. 118.

(2) BLUNTSCHLI, *op. cit.*, all'art. 835, p. 468. — PERELS, *op. cit.*, p. 305. — GESSNER, *op. cit.*, nella *Revue de D. I.*, 1875, p. 286 e seg. — FIORE, *op. cit.*, vol. III, n. 1787. — FAUCHILLE, *op. cit.*, p. 335 e seg. — F. DE MARTENS, *op. cit.*, T. III, p. 290. — TRAVERS-TWISS, *Des droits des belligérants*

Fino a quando potrà aver luogo il sequestro di una nave che si è resa colpevole della violazione di un blocco? La giurisprudenza anglo-americana si mostra, anche a questo proposito, di una singolare severità, ammettendo come legittima la cattura finchè la nave non abbia compiuto *completamente* il proprio viaggio, senza tener conto della sosta che avesse potuto fare in qualche porto intermedio (1). Gli autori invece per la maggior parte sostengono che non può applicarsi alcuna repressione, se la nave non è sorpresa nel momento in cui attraversa la zona bloccata e che l'inseguimento dovrebbe *definitivamente* cessare appena essa fosse giunta nel mare territoriale di uno Stato neutrale (2). Il belligerante non ha infatti diritto di considerare una simile infrazione come un delitto comune, potendo soltanto prendere le misure opportune per ottenere che il blocco venga da tutti rispettato. Ma quando la nave colpevole ha toccato il porto di uno Stato che non prende parte alle ostilità, la cattura che ne venisse fatta avrebbe il carattere di

---

depuis la déclaration de Paris. (*Revue de D. I.*, 1884, p. 126-131). — Bulmerincq, *Völkerrecht*, p. 372. — Bonfils, *op. cit.*, n. 1667. — Despagnet, *op. cit.*, p. 685-686. — Per le opinioni di altri autori confr. Calvo, *op. cit.*, T. V, p. 44-50. — Vedasi pure il § 44 del regolamento sulle prede dell'Istituto di diritto internazionale, dove è detto: « . . . En aucun cas la supposition d'un voyage continu ne peut justifier la condamnation pour violation de blocus ».

(1) Confr. Travers-Twiss, *op. cit.*, T. II, § 114 — Phillimore, *op. cit.*, T. III, § 317. — Wheaton, *Eléments*, T. II, p. 184-185. — Calvo, *op. cit.*, T. V, § 2905.

(2) Hautefeuille, *op. cit.*, T. IV, pag. 225. — Bluntschli, *op. cit.*, art. 837. — Fiore, *op. cit.*, vol. III, p. 588. — F. De Martens, op. cit. T. III, p. 291. — Fauchille, *op. cit.*, p. 354, 355. — Bonfils, *op. cit.*, n. 1669. — Despagnet, *op. cit.*, p. 688-689. — L'ordinanza messicana del 4 luglio 1890 contiene a questo proposito alcune norme molto diffuse ed accurate; stabilisce che una nave non può essere catturata per violazione di blocco se non è colta sul fatto, che può però essere inseguita anche in alto mare, ma se essa durante la fuga è perduta di vista dall'incrociatore che le da la caccia, o se si rifugia in un porto neutrale, è libera (*Annuaire*, 1892, p. 967-968).

una *penalità*, che non potrebbe legittimamente infliggersi dal belligerante ai neutrali.

46. — Finora si è parlato delle condizioni necessarie per procedere al sequestro delle navi *neutrali* che si rendessero colpevoli della violazione di un blocco, tralasciando a questo proposito di occuparci delle navi di commercio nemiche, poichè, a norma del diritto positivo della maggior parte degli Stati, queste ultime possono essere sequestrate indipendentemente da qualsiasi atto d'immistione diretta od indiretta nelle ostilità. Non v'ha dubbio però che, se dovesse generalmente prevalere il principio consacrato dall'art. 211 del nostro codice per la marina mercantile, che ha sotto certe condizioni proclamato l'inviolabilità della proprietà privata nemica anche durante le guerre marittime, le navi mercantili dello Stato belligerante avversario non potrebbero essere condannate per aver infranto un blocco, senza che sussistessero i requisiti a tal uopo comunemente richiesti (1). Ciò posto, senza più distinguere fra navi neutrali e nemiche, possiamo ora domandarci a quali conseguenze giuridiche si esporrà la nave di commercio che tenta di penetrare in un porto bloccato.

In antico chi si rendeva colpevole di un atto come questo, veniva sottoposto a pene corporali (2). Quest'uso pare abbia continuato a lungo; ad esso infatti si attenevano ancora, per quanto afferma il Bynkershoek (3), alcuni trattati stipulati nella seconda metà del secolo XVII dagli Stati Generali d'Olanda con la Francia, l'Inghilterra, la Svezia. Il Montesquieu poi riferisce che nel 1740, durante la guerra che si combatteva fra l'Inghilterra e la Spagna,

---

(1) Confr. l'art. 212 del codice per la marina mercantile.
(2) Vedasi al n. 38, p. 250 nota 1.
(3) Bynkershoek, *Quaestiones juris publici*, L. I, C. XV.

questo Stato emanò una legge che puniva di morte tutti coloro che introducessero sul territorio spagnuolo qualsiasi merce inglese e coloro che portassero negli Stati dell' Inghilterra le merci spagnuole (1). *Une ordonnance pareille*, osserva acutamente l'illustre scrittore francese, *choque nos moeurs, l'esprit du commerce et l'harmonie qui doit être dans la proportion des peines; elle confond toutes les idées,* FAISANT UN CRIME D'ETAT DE CE QUI N'EST QU'UNE VIOLATION DE POLICE (2). Eppure, anche posteriormente al Montesquieu, venne sostenuto essere conforme non solo al diritto positivo, ma anche alla legge naturale, d'infliggere pene corporali a chi volontariamente contravvenisse alle misure prese da un belligerante per mantenere una piazza nemica in istato di blocco (3). Oggi tuttavia, tanto dagli scrittori, quanto nel diritto positivo, viene generalmente ammesso che nessuna pena corporale può essere comminata a chi si trova a bordo di una nave catturata, e che soltanto se questa appartiene allo Stato nemico, gli uomini dell' equipaggio possono essere trattenuti come prigionieri di guerra (4).

---

(1) MONTESQUIEU, *L' esprit des lois*, Paris, Lavigne; 1843, L. XX, C. XIV, p. 227-228.

(2) MONTESQUIEU *ibidem*.

(3) G. F. DE MARTENS, *Précis*, T. II, § 320, p. 332. — Il VATTEL (*op. cit.*, L. III, § 117) si era limitato ad affermare che chi tiene una piazza assediata o bloccata ha diritto di *trattare come nemico* chiunque cerchi di penetrarvi o di portarvi qualsiasi cosa.

(4) BLUNTSCHLI, *op. cit.*, art. 839. — PERELS, *op. cit.*, p. 308. — CALVO, *op. cit.*, T. V, p. 167. — BONFILS, *op. cit.*, p. 878. — DESPAGNET, *op. cit.*, p. 637. — Confr. in questo senso anche l'ordinanza austriaca del 3 marzo 1864; il regolamento prussiano del 20 giugno 1864; le istruzioni francesi del 25 luglio 1870. — Vedasi pure le istruzioni date il 9 maggio 1864 dal ministro della marina degli Stati Uniti al comandante della squadra incaricata di mantenere il blocco posto ai porti degli Stati confederati, citate in Calvo, *op. cit.*, T. V, § 2898. — Il FIORE (*Dir. int. codif.*, n. 1162), non ammette che gli uomini dell'equipaggio delle navi di commercio, nemmeno se queste sono nemiche, possano essere trattenuti come prigionieri.

La sola repressione possibile per la violazione di un blocco, sta dunque nel diritto di confisca. Anche questa però verrebbe ad essere eliminata, se dovesse prevalere l'opinione del Pinheiro-Ferreira, il quale sostiene che il belligerante può unicamente *impedire* di fatto che segua alcun commercio con una piazza bloccata, ma non può ciò *proibire* di diritto, in quanto non lo consente il principio dell'indipendenza delle nazioni (1). Secondo il concetto di questo scrittore, le navi dei terzi Stati non essendo tenute ad ottemperare alle ingiunzioni dello Stato belligerante, non troverebbero altro impedimento ad entrare in un porto bloccato, se non nel fatto che le forze bloccanti le respingessero colla violenza.

Può osservarsi però che così non si tiene affatto conto dei doveri della neutralità e che, se i belligeranti non avessero altro modo di ottenere dai privati cittadini dei diversi paesi il rispetto delle misure di guerra da essi prese, se non ricorrendo a quegli stessi mezzi di offesa che si adoperano verso le forze militari avversarie, si andrebbe incontro ai maggiori atti di violenza e le ostilità finirebbero per estendersi anche agli Stati non implicati nella guerra. Bisogna invece riconoscere che chi pretende di essere trattato dalle potenze combattenti come persona estranea alla lotta, ha il *dovere* di non prendere ingerenza di alcuna specie nelle ostilità e che in via correlativa sta pei belligeranti il diritto di reprimere tutti quegli atti che rappresentano un'infrazione di tale dovere. Se questo è il principale fondamento del diritto di cattura e di confisca, vediamo in che limiti esso possa essere esercitato per ciò che concerne il blocco.

---

(1) Pinheiro-Ferreira, in G. F. De Martens, *Précis*, T. II, al § 320, p. 333-34.

Il sequestro temporaneo della nave colpevole non sarebbe certamente un mezzo sufficiente per ottenere che le navi mercantili dei vari Stati si astenessero dal dirigersi verso i porti bloccati. Il commercio coi paesi posti in questa condizione presenta l'opportunità di guadagni tanto lauti, che molti tenterebbero di esercitarlo quando non ci fosse altro pericolo che quello di esporre ad un sequestro di breve durata la nave che lo compie. È giusto quindi che, in seguito ad una regolare pronuncia giudiziale, alla cattura possa seguire la confisca. Ma dovrà questa estendersi alla sola nave, o soltanto al carico, ovvero all'una e all'altro?

Il Cauchy ritiene che la teoria del contrabbando di guerra e quella del blocco hanno per fondamento i medesimi principî giuridici, poichè fra i due casi non vi è altra differenza se non quella che si riscontra fra una proibizione più estesa ed una meno estesa. Egli dunque si mostra favorevole a trattare alla stessa stregua tanto chi si rende colpevole di contrabbando di guerra, quanto di violazione di blocco, e poichè nel primo caso ci si limita a confiscare le merci proibite, è giusto che altrettanto si faccia nel secondo (1). È questa una teoria improntata ad originalità, la quale si discosta da quelle che vengono comunemente sostenute; vale dunque la pena di riferire testualmente le seguenti parole dello scrittore, che valgono a riassumerla: « Je ne saurais comprendre pourquoi, en matière de blocus, le navire serait considéré comme instrument du délit, tandis qu'il ne le serait pas en matière de contrebande. Ce qui constitue le neutre coupable de contrebande, ce n'est pas, à proprement parler, le trafic des ar-

(1) Cauchy, *op. cit.*, T. II, p. 211, 213.

di sortire il suo effetto appena può con questi attivarsi un qualsiasi commercio. È giusto quindi che non soltanto la merce, ma anche la nave che infrange un blocco, possa essere considerata come nemica. D'altra parte, vedemmo nelle pagine precedenti che a conclusione analoga conviene venire nei casi di contrabbando per analogia, vale a dire quando un trasporto effettuato per conto del nemico sia fatto in condizioni tali da poter essere considerato addirittura come un atto ostile. Non sussiste perciò l'anomalia, accennata dal Cauchy, che si assoggettino a diverso trattamento le navi, a seconda che siano colpevoli di contrabbando bellico piuttostochè di violazione di blocco anche quando concorrano i medesimi elementi di colpabilità, se in certi casi più gravi di contrabbando si procede non solo alla confisca del carico, ma anche a quella della nave.

Altri scrittori invece sostengono che la nave che ha violato un blocco può sempre dai tribunali competenti giudicarsi di buona preda, distinguendo, quanto al carico, a seconda che questo appartenga o no a colui che è proprietario della nave e suddistinguendo, in caso negativo, a seconda che il proprietario del carico avesse o non avesse avuto conoscenza del fatto che la propria merce era diretta ad un porto bloccato. Nei primi due casi anche il carico può essere condannato, nell'ultimo deve esser dichiarato libero, quando il proprietario dia prova della propria buona fede (1). È notevole che a

---

(1) Klüber, *op. cit.*, § 298. — Ortolan, *op. cit.*, T. II, pag. 357. — De Boeck, *op. cit.*, § 703. — Sandonà, *op. cit.*, p. 511. — Vidari, *op. cit.*, p. 803-804. — Schiattarella, *op. cit.*, p. 122-123. — Bluntschli, *op. cit.*, art. 839-840. — Gessner, *op. cit.*, p. 211-212. — Perels, *op. cit.*, p. 807-808. — Calvo, *op. cit.*, T. V, p. 169-171. — F. De Martens, *op. cit.*, T. III, p. 291. — Desjardins, *op. cit.*, T. I, p. 54. — Louis, *op. cit.* (*Journal*, 1877, p, 801) — Despagnet, *op. cit.*, p. 637. — Confr. pure una decisione del 30 ottobre 1888 del tribunale delle prede sedente a Port-au-Prince nell'isola di Haiti, durante la guerra civile scoppiata in quest'isola nel 1888.

tale sistema si accostano anche gli scrittori inglesi. Essi ammettono che per regola generale può confiscarsi, non solo la nave, ma anche il carico, in quanto vi è la presunzione che ogni violazione di blocco si compia per recare un vantaggio, tanto al proprietario della nave quanto a quello del carico, ma tale presunzione può essere distrutta da una prova contraria, purchè questa risulti dalle carte bordo. Se la nave e il carico appartengono allo stesso proprietario, l'operato del capitano rende responsabile l'armatore fino alla concorrenza totale delle sue quote di proprietà, in caso diverso se il proprietario del carico è in buona fede (come avverrebbe nell' ipotesi che la nave fosse partita prima della dichiarazione di blocco e che il capitano dopo esserne venuto a conoscenza durante il viaggio avesse continuato a dirigersi verso il porto bloccato), il carico dovrebbe essere rilasciato (1).

Si comprende che gli scrittori inglesi, i quali ammettono che il fatto solo del far vela verso un porto dichiarato in istato di blocco possa dar luogo alla cattura, indipendentemente dalla flagranza del fatto e da qualsiasi notificazione speciale, abbiano sentito il bisogno di attenuare il loro sistema rigido e severo fino all' iniquità, a favore dei proprietari del carico di evidente buona fede. Ma quando si riconosca che una nave non può essere considerata colpevole di violazione di blocco se non quando concorrano le condizioni che questo sia effettivo, che sia

---

Con questa sentenza venne condannata per violazione di blocco la nave inglese *Haytian Republic*, unitamente alle merci nemiche e a quelle di contrabbando di guerra che aveva a bordo; quanto alle merci neutrali, si dichiarò che sarebbero rese a chi di ragione dopo giustificazione dei titoli di proprietà, senza tuttavia esigere la prova della buona fede (*Journal*, 1889, p. 156).

(1) Travers-Twiss, *op. cit.*, T. II, § 116. — Phillimore, *op. cit.*, T. III, § 818. — Hall, *op. cit.*, § 264.

notificato in modo speciale e che la nave sia stata colta nell' atto d' infrangerlo, le distinzioni che si fanno, per ciò che si attiene alla confisca del carico, a seconda della mala e buona fede palese o presunta del proprietario del medesimo, non mi sembrano giustificate. Invero, non si può dubitare che il belligerante abbia il diritto di confiscare tutte le materie e gli strumenti diretti al nemico, i quali possano costituire un mezzo di prolungare la lotta. Normalmente non saranno passibili di cattura che le armi e le munizioni, perchè queste soltanto rappresentano un mezzo di offesa e difesa; ma quando un paese è dichiarato in istato di blocco, qualsiasi specie di merce che s' introduca nella piazza bloccata, vale a prolungare la resistenza. È giusto quindi che il belligerante possa considerare come nemica non solo la nave che tenta d'infrangere un blocco, ma anche *tutte* le merci che sono sulla medesima caricate. Non può del resto presumersi che una nave che si dirige ad un porto bloccato, avesse l'intenzione di sbarcare in questo paese soltanto una parte del proprio carico, per proseguire poi con la rimanente parte verso un porto non bloccato. I rischi che si corrono nei tentativi per rompere un blocco sono tali e tanti, che nessuno vorrebbe affidare una merce innocente, destinata ad un paese neutrale al quale si potrebbe farla pervenire senza ostacoli, ad una nave che si dirige prima ad un porto bloccato; è naturale perciò che la cattura venga estesa a tutto il carico. Anche se il capitano avesse tentato di penetrare in un porto bloccato all' insaputa del proprietario delle merci, queste potrebbero tuttavia, a mio giudizio, essere legittimamente condannate. Infatti l'atto compiuto dalla nave sarebbe tale da equivalere ad una partecipazione diretta alle ostilità, sorgerebbe quindi pel belligerante di diritto di trattarla come se fa-

cesse parte delle forze militari avversarie (1). Non si dica che il confiscare senza distinzione la nave e il carico è un procedimento iniquo, degno dei tempi in cui si praticavano i blocchi fittizi (2), perchè il proprietario di buona fede potrebbe sempre far valere dinanzi i tribunali ordinari i propri diritti verso il capitano e le altre persone civilmente responsabili, per ottenere un congruo indennizzo per le perdite subite in causa degli atti indebitamente compiuti dalla nave senza il suo consenso. Ma dinanzi i tribunali delle prede, i quali hanno l'ufficio di giudicare non già intorno alle contestazioni che possono sorgere fra i vari individui le cui proprietà vennero sequestrate, ma sulla validità degli atti di cattura effettuati da un belligerante, il proprietario del carico, sequestrato a bordo di una nave colpevole di violazione di blocco, invano proverebbe la propria buona fede, e la cattura tanto della nave quanto del carico dovrebbe essere definitivamente convalidata.

Questo modo di procedere è non soltanto seguito dalla giurisprudenza e dal diritto positivo dei principali Stati (3),

(1) È per questo che mi sembra perfettamente giustificata la disposizione del § 118 del regolamento sulle prede dell'Istituto di diritto internazionale, così formulato: « Le navire sera condamné avec sa cargaison: 1.° Dans le cas de violation de blocus; 2.° Dans le cas de résistence; 3.° Dans le cas de participation aux hostilités des belligérants ». — Il Fiore tuttavia (*Dir. int. codif.*, n. 1807, p. 413) sostiene che la confisca dovrebbe essere estesa al carico nel *solo* caso di violazione di blocco.

(2) La confisca tanto della nave quanto del carico era comminata anche dall' editto degli Stati Generali d'Olanda del 26 giugno 1630, che alcuni scrittori hanno appunto considerato come una specie di codice dei blocchi fittizi. — Vedi al n. 38 p. 251.

(3) Confr. gli art. 214, 217 del nostro codice per la marina mercantile; l'art. 12 del trattato concluso dall' Italia con gli Stati Uniti il 26 febbraio 1871 (*Annuaire*, 1872, pag. 314). Per la giurisprudenza inglese, vedasi Calvo, *op. cit.*, T. V, p. 169; e per quella di altri paesi, confr. Bonfils, *op. cit.*, n. 1671.

ma è pure approvato da vari ed autorevoli giuristi di diversi paesi (1).

---

(1) G. F. De Martens, *Précis*, T. II, § 320, p. 332. — Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, T. I, p. 375. — Caumont, *Dictionnaire*, voce *Prises maritimes*, p. 608, n. 24. — Hautefeuille, *op. cit.*, T. III, p. 149-151. — Bulmerincq, *op. cit.*, p. 372. — Fiore, *op. cit.*, vol. III, p. 566-67; e *Dir. int codif.*, nn. 1806, 1807. Fauchille, *op. cit.*, p. 369 e seg. — Confr. pure il § 118 del regolamento delle prede dell' Istituto citato alla p. 302 nota 1.

Ho tralasciato di occuparmi del *blocco pacifico*, in quanto i tribunali delle prede *belliche* non potrebbero avere occasione di pronunciarsi sugli effetti legali di una simile misura presa senza che esista una guerra e che non può perciò avere se non il carattere di un atto di rappresaglia. Mi limiterò ad osservare che in questo secolo, quantunque il *blocco pacifico* abbia avuto numerose applicazioni (vedasi in Calvo, *op. cit.*, T. III, p. 534 e seg. i principali casi di blocco pacifico), molti scrittori hanno ritenuto tale misura come illegittima, principalmente perchè non può ammettersi che si compia un atto di guerra senza che ci si trovi in istato di ostilità, e perchè il blocco pacifico è quasi sempre attuato da Stati forti contro Stati deboli allo scopo di esercitare una violenza senza assumere le responsabilità di una guerra. — Confr. Casanova, *op. cit.*, vol. II, Leg. XXV, p. 242-245. — Vidari, *op. cit.*, p. 281-84. — Schiattarella, *op. cit.*, 129-133. — Paternostro, *op. cit.*, p. 51. — Gessner, *op. cit.*, p. 215 e seg. — Bluntschli, *op. cit.*, art. 507. — Westlake, nella *Revue de D. I.*, 1875, p. 611. — Calvo, *op. cit.*, T. III, § 1859. — Geffcken, *Le blocus pacifique* (*Revue de D. I.*, 1887, p. 377). — F. De Martens, *op. cit.*, T. III, p. 171-76. — Fauchille, *op. cit.*, p. 50. — Bonfils, *op. cit.*, p. 551-554, 859. — Despagnet, *op. cit.*, p. 519-520. — A me invece pare che, allorquando il blocco pacifico sia applicato come un mezzo estremo prima di ricorrere alla guerra, per una giusta causa e con determinate limitazioni, esso può ammettersi come quello che può valere ad evitare un inutile spargimento di sangue. — Confr. Heffter, *op. cit.*, § 112. — Cauchy, *op. cit.*, T. II, p. 426-428. — Fiore, *op. cit.*, vol. II, nn. 1324-25; e vol. III, n. 1785. — Perels, *Manuel*, p. 182. — Desjardins, *op. cit.*, T. I, n. 12. — Contuzzi, *Enciclopedia giuridica*, voce *Alto Mare*, p. 1872. — Paisant, *Les relations de la France avec le Siam et le différend franco-samois de 1893* (*Revue Générale de D. I. P.*, 1894, p. 257). — Le principali restrizioni a cui accennavo devono consistere nel non assoggettare a confisca le navi che tentassero d'infrangere il blocco, limitandosi ad impedire alle navi dei terzi Stati di accedere ai porti bloccati, e sequestrando *temporaneamente* le navi dello Stato, contro il quale il blocco è diretto, che non rispettassero questa misura. — Confr. Bulmerincq, *Le blocus pacifique et ses effets sur la propriété privée* (*Journal*, 1884, p. 578-79). — Perels, *Droit de blocus en temps de paix* (*Journal*, 1887, p. 728-729). — Vedasi pure le risoluzioni prese a questo proposito dall' Istituto di diritto internazionale nel 1887, nella sessione di Heidelberg (*Revue de D. I.*, 1887, pag. 361.

47. — Da queste brevi indagini emerge che, rispetto alla misura del blocco, nella giurisprudenza o nel diritto positivo dei diversi Stati non sussistono divergenze di eguale importanza a quelle che si riscontrano in ciò che si riferisce al contrabbando di guerra. Infatti, se si prescinde dalle modalità della notificazione e dal requisito della flagranza del fatto, gli Stati ora generalmente si accordano nel regolare il diritto di blocco in modo abbastanza uniforme. Mentre la repressione del contrabbando di guerra è ora più, ora meno severa, a seconda che si trovi nella condizione di belligerante l'uno o l'altro Stato, per le violazioni di blocco la pena comminata è quasi sempre la medesima, vale a dire la confisca della nave e del carico. Anche maggiore importanza ha l'osservare che nei varî paesi ci si attiene ancora a criteri molto diversi nello stabilire quali merci possano essere considerate contrabbando bellico, mentre tutti gli Stati civili hanno oramai riconosciuto che nessun blocco può riuscire obbligatorio senza essere effettivo, cioè mantenuto in modo reale da forze sufficienti. Ecco dunque che, per ciò che concerne il blocco, non dovrebbero incontrarsi gravi ed insormontabili ostacoli ad effettuare un accordo fra le nazioni, affine di completare la dichiarazione del 1856 in quelle parti che non furono da essa regolate e rispetto alle quali continuano a sussistere disformità nella giurisprudenza dei diversi Stati.

Se una convenzione internazionale potesse essere stipulata a questo scopo, aumenterebbero di molto le probabilità pei tribunali delle prede di conseguire in non lontano avvenire un ordinamento internazionale. Certo che un accordo limitatamente al diritto di blocco non sarebbe sufficiente; ma quando gli Stati si fossero messi sulla via delle reciproche concessioni, più facilmente si potrebbe pervenire

all'adozione di un complesso di norme per regolare in modo uniforme tutto il diritto di preda.

Anche rispetto al blocco tuttavia conviene osservare che, per raggiungere un reale e rilevante progresso, non basterebbe che gli Stati si fossero accordati sulle disposizioni di diritto materiale da applicarsi, se il giudizio non dovesse poi spettare ad una giurisdizione internazionale. Sarebbe impossibile lo stabilire *a priori* con una norma sicura ed esatta, applicabile a tutti i casi, i requisiti per ritenere che un blocco è mantenuto veramente in modo effettivo. È necessario quindi di volta in volta il compiere un apprezzamento nel quale, pure avendo sempre presenti i principî generali di diritto, conviene tener conto delle speciali condizioni di fatto che si riscontrano nel caso pel quale si deve pronunciare. Ora in questo apprezzamento un tribunale nazionale, sebbene tenuto ad osservare le clausole di un trattato, non presenterebbe sufficienti garanzie d'imparzialità; sorge dunque l'opportunità di ricorrere ad un tribunale internazionale per ottenere giudizi che possano essere non soltanto esteriormente conformi al diritto, ma informati, anche sotto l'aspetto del fatto, ad uno spirito di equità e di giustizia.

CAPITOLO QUINTO

Riprede.

48. Cenno sul diritto di ripreda nella storia e nella legislazione dei principali Stati. — 49. Il diritto di ripreda nella dottrina. — 50. Opportunità che il giudizio sia pronunciato da una giurisdizione internazionale anche per ciò che concerne le riprede.

48. — Quando un belligerante riesce ad impadronirsi di una nave o di un carico che era già stato catturato dal belligerante nemico, ha luogo una ripreda. La principale questione che per quest' ipotesi può presentarsi, è quella di stabilire se l'oggetto della ripreda debba spettare al catturante o ritornare al primitivo proprietario.

Fino da antico si trovano a questo proposito alcune norme. A tutti è noto che presso i romani, in virtù del diritto di postliminio, i prigionieri di guerra, se riuscivano a sottrarsi alla prigionia e a mettere nuovamente piede sul territorio romano, riacquistavano la libertà e venivano considerati come se non l'avessero mai perduta (1). Per ragioni politiche il diritto di postliminio finì ad essere applicato per analogia anche alle armi, alle navi da guerra e a quelle da trasporto (non però alle navi di piacere e alle barche da pesca) (2); cosicchè le navi riprese prima di essere condotte nei porti nemici (*intra praesidia*) godevano

(1) GAIO, I, 129. — ULPIANO, X, 4, citati in SERAFINI, *Istituzioni di diritto romano*, Firenze, Pollas, 1870, P. I, p. 44.

(2) Navibus longis atque onerariis propter belli usum, postliminium est, non piscatoriis aut si quas actuarias, voluptatis causa, paraverunt. (Fragm. 2, Dig., L. 49, tit. 15). — CAUCHY, *op. cit.*, T. I, pag. 187-190. — PIERANTONI, *Trattato di dir. int.*, n. 429, p. 338-39.

degli stessi privilegi che si attribuivano agli individui caduti in potere del nemico che riuscivano a fuggire. Pare, sebbene ciò non risulti in modo esplicito dai testi, che le navi riprese in tali condizioni si restituissero ai primitivi proprietari, tale almeno è l'interpretazione del Grozio (1); le armi non venivano mai ridonate a chi se ne era lasciato spogliare dal nemico, poichè vi ostavano ragioni d'onore militare, *quod turpiter ammittantur* (2). Quanto alle navi riprese ad un pirata, esse ritornavano sempre al proprietario originario, perchè il fatto della rapina non valeva a dar luogo ad alcun trasferimento di proprietà (3).

Quest'ultimo principio passò nei secoli successivi nel diritto consuetudinario dei principali Stati marittimi e può riscontrarsi che esso veniva osservato specialmente nella Spagna, a Venezia, nell'Olanda (4). Il *Consolato del mare* tuttavia, esponendo alcune norme sul diritto di ripreda ed accennando ai casi in cui la cosa ripredata spettava al catturante piuttosto che al proprietario, non sembra facesse alcuna distinzione fra le riprede effettuate su un pirata e quelle compiute verso un nemico (5); ed il Parlamento di Parigi, in una sentenza del 22 aprile 1624, contrariamente all'uso generalmente seguito, si era rifiutato di aggiudicare al proprietario una nave che era stata ripresa ad un pirata. Queste ragioni d'incertezza furono in Francia definitivamente tolte di mezzo dall'ordinanza sulla marina del 1681 *(titre des prises art. 10)* che esplicitamente provvide, in caso di ripreda, a tutelare i diritti dei proprietari spos-

---

(1) Grotius, *De jure belli*, L. 3, C. 9, § 16.
(2) Marcellus, Fragm. 2, § 2, Dig., L. 49, 15.
(3) Ulpiano, Fragm. 24, Dig., L. 49, tit. 15.
(4) Valin, *op. cit.*, T. II, p. 261-62.
(5) Art. 245. — Vedasi in Pardessus, *op. cit.*, T. II. p. 338.

sessati dai pirati; nello stesso senso disposero altre ordinanze posteriori come quella del 17 novembre 1718 (1).

Siccome però la pirateria è un male che ormai può ritenersi scomparso, e poichè noi dobbiamo trattare soltanto di prede belliche, possiamo prescindere dalla distinzione fra riprede sui pirati e riprede sul nemico per occuparci solo di queste ultime.

Il *Consolato del mare*, per istabilire se la ripreda dovesse profittare al catturante o al proprietario primitivo, adottava il seguente criterio: quando il nemico era riuscito a condurre una preda nei propri porti, doveva ormai esser riguardata come cosa sua, cosicchè chi riusciva nuovamente a catturarla ne acquistava la proprietà; se invece il nemico era spogliato dell'oggetto della cattura prima che avesse potuto condurlo in luogo sicuro, esso ritornava al proprietario (2). In Francia l'Editto del 1584 (art. 62) considerò invece come nemica, in ordine al diritto di ripreda, la nave che era rimasta in mano del belligerante avversario più di ventiquattro ore, ammettendo il dovere di restituirla a chi ne era stato spogliato, soltanto se fosse stata ripresa prima che fosse scorso questo breve periodo di tempo (3). Lo stesso sistema venne adottato anche dall'ordinanza sulla marina del 1681 (4) e dal regolamento del

---

(1) Valin, *op. cit.*, T. II, p. 261-62.

(2) Art. 245. — Pardessus, l. c. — In altre edizioni del Consolato del mare, questo articolo porta il n. 287.

(3) Valin, *op. cit.*, T. II, p. 255-256. — Paternostro, *op. cit.*, p. 75.

(4) *Titre des prises*. Art. 8. — Questo articolo era così formulato: « Si aucun navire des nos sujets est repris sur nos ennemis, après qu'il aura demeuré entre leurs mains pendant vingt-quatre heures, la prise en sera bonne; et si elle est faite avant les vingt-quatre heures, il sera restitué au propriétaire, avec tout ce qu'il était dedans à la reserve du tiers qui sera donné au navire qui aura fait la recousse ». — Il Valin (*op. cit.*, p. 256), dopo aver osservato che questo articolo non parla di riprede fatte dai vascelli del re, aggiunge che tale ommissione doveva

15 giugno 1779 (1). I Parlamenti di Rouen e Bordeaux, anche in epoca posteriore al 1584, avevano però continuato talvolta ad applicare la norma del *Consolato del mare*; del resto la regola delle ventiquattro ore si può dire fosse passata nel diritto comune di tutta l'Europa (2). Ad essa si attenne nuovamente il decreto francese del 2 pratile anno XI (art. 54), introducendo tuttavia un'importante distinzione a seconda che la ripreda fosse operata da un legno corsaro piuttostochè da una nave da guerra; nel primo caso si seguirono i precetti delle antiche ordinanze, nel secondo si stabilì che la nave ripredata dovesse in ogni ipotesi essere restituita al proprietario, alla condizione ch'egli pagasse all'equipaggio la trentesima parte del suo valore se la ripreda aveva avuto luogo prima delle ventiquattro ore, la decima parte se si era verificata più tardi (3).

Dopo la Dichiarazione di Parigi del 1856, le riprede non potrebbero essere compiute se non dalle navi della marina militare. Siccome però non tutti gli Stati hanno aderito a tale dichiarazione e poichè in via di rappresaglia sarebbe lecito ricorrere ancora alla corsa contro gli Stati che la praticassero, il diritto positivo ora vigente continua in qualche paese a prevedere il caso di navi corsare che

---

essere stata fatta intenzionalmente, perchè era in uso che il Re di Francia rinunciasse al profitto delle riprede fatte dai suoi vascelli, tanto se la nave catturata fosse rimasta più quanto meno di ventiquattro ore nelle mani del nemico, « *Sa Majesté ne voulant pas profiter du malheur des ses sujets* ».

(1) Azuni, *Sistema universale ecc.*, T. II, art. IV, p. 266. — Calvo, *op. cit.*, T. V, p. 410.

(2) Valin, *op. cit.*, p. 255-256. — Massé, *op. cit.*, T. I, n. 417. — D'Abreu, *op. cit.*, P. II, C. IV. — Calvo, *op. cit.*, T. V, p. 410-414. — Confr. pure il *Traité des prises ou principes de la jurisprudence françoise concernant les prises qui se font sur mer*, di autore anonimo, stampato alla Haye nel 1763, P. I, C. VI.

(3) Calvo, *op. cit.*, T. V, § 3188.

s'impadroniscano delle prede effettuate dal nemico. Così avviene nel nostro Codice della marina mercantile il quale, mentre statuisce che le navi riprese da un legno da guerra devono in qualunque ipotesi esser restituite al proprietario senza alcuna retribuzione, pel caso di navi riprese da legni corsari tien conto ad un tempo della regola delle ventiquattro ore e della norma *Consolato del mare* (1).

Le istruzioni francesi del 25 luglio 1870 (art. 11) distinguono invece a seconda che la nave catturata e poi ripresa appartenga ad un cittadino piuttostochè ad un neutrale. Le navi di commercio proprietà di un cittadino devono essere sempre restituite, quelle appartenenti a neutrali si restituiscono egualmente senza compenso se siano rimaste in mano del nemico meno di ventiquattro ore, vengono considerate come una preda qualsiasi se siano state ricatturate dopo questo lasso di tempo (2).

La regola delle 24 ore fu pure adottata dal regolamento russo del 1869, relativamente alle navi nazionali; quanto alle navi neutrali che siano state predate dal belligerante avversario, esse si considerano semplicemente come una proprietà nemica (3).

---

(1) L' art. 219 del codice per la marina mercantile così dispone: « Qualora una nave mercantile nazionale sia stata predata dal nemico e poi ripresa da un legno corsaro mercantile, sarà restituita al proprietario, il quale pagherà un quinto del valore degli oggetti ripresi, se la preda sia rimasta durante 24 ore nelle mani del nemico, ed il decimo se la ripresa sia stata fatta prima delle ventiquattro ore. — Se la nave predata dal nemico sia stata già condotta nei suoi porti, si osserveranno le regole stabilite per le altre prede fatte sul nemico. — Se la nave mercantile, nazionale od alleata, predata dal nemico, sia stata ripresa da un legno da guerra, dovrà in qualunque caso essere restituita al proprietario senza alcuna retribuzione ». — Confr. pure gli art. 220-222.

(2) Bulmerincq, *Les droits nationaux et un projet de réglement international des prises maritimes*, (*Revue de D. I.*, vol. XIV (1882), pag. 166.) — Dalloz, *Supplément au Répertoire*, voce *Prises maritimes*, vol. 18, Paris, 1894, n. 237. — Fiore, *op. cit.*, vol. III, p. 568. — Bonfils, *op. cit.*, p. 765.

(3) Bulmerincq, *Völkerrecht*, p. 369. — Fiore, *op. cit.*, vol. III, p. 569.

L' ordinanza austriaca del 9 luglio 1866 (§ 8) stabilisce che le navi nazionali le quali dopo esser state catturate dal nemico vengono riprese, si restituiscono ai proprietari (1). Nello stesso senso può interpretarsi l'art. 10 del regolamento delle prede emanato in Prussia il 20 giugno 1864 (2); l'*Allgemeine Landrecht*, rispetto alle riprede effettuate da navi corsare, si attiene alle norme del *Consolato del mare* (3). Il regolamento danese del 16 febbraio 1864 (II, 11) è uno dei pochi, se non forse il solo, che in ogni ipotesi consideri di buona preda anche le navi nazionali riprese al nemico (4).

In materia di riprede nella Gran Bretagna e agli Stati Uniti ci si mostra assai più liberali che in altri paesi. L'uso di restituire ai proprietari le cose loro che fossero ricuperate dal belligerante avversario, risale in Inghilterra a vari secoli fa; così, per quanto riferisce il Travers-Twiss, nel 1649 durante il *common wealth* fu emanata un'ordinanza a questo scopo (5). Per tacere dei vari atti che successivamente regolarono l'argomento delle riprede fino al 1864, mi limiterò ad osservare che a norma del *Prize Act permanent* del 1864 (27 et 28, Vict., c. 25, § 40) la nave inglese ripresa al nemico è restituita al proprietario, in seguito a decisione della Corte delle prede, dietro pagamento del prezzo corrispondente ad un' ottava parte della nave salvata. Se per la riscossa si fossero corsi gravi pericoli, la

---

(1) BULMERINCQ, *op. cit.*, p. 369, e nella *Revue de D. I.*, 1882, p. 167.

(2) BULMERINCQ, *ibidem*. — L'art. 10 di questo regolamento è così formulato: « Le navi nazionali che sono state prese dal nemico e che gli sono state riprese, sono ritenute di buona preda, a meno che non debbano esser considerate come riprede ». — PERELS, *op. cit.*, p. 442.

(3) *Allgemeine Landrecht*, I, 9, § 208. — Confr. pure i §§ 208, 209, 210 dello stesso codice, citati in PERELS *op. cit.*, p. 227-228. — Confr. pure CALVO, *op. cit.*, T. V. p. 416.

(4) BULMERINCQ, *Völkerrecht*, p. 369.

(5) TRAVERS-TWISS, *op. cit.*, T. II, § 174.

Corte può assegnare una quota maggiore, mai superiore al valore della quarta parte. La nave è restituita qualunque sia il tempo durante il quale è rimasta in mano del nemico ed anche se fosse stata già condannata, a meno che non fosse stata impiegata dal catturante ad un uso militare nella quale ipotesi sarebbe, in caso di ripreda, considerata come una preda (1). Il Hall afferma poi che l' Inghilterra suole restituire le navi riprese, anche quando appartengono ad alleati o neutrali, a condizione di reciprocità (2).

Negli Stati Uniti d'America si restituiscono soltanto le prede non ancora condannate, quando siano reclamate da un cittadino degli Stati Uniti o da persone viventi sotto la protezione o sul territorio di detti Stati; se il proprietario originario è cittadino di una nazione neutrale, si ricorre anche qui al criterio della reciprocità (3).

49. — Alla varietà di sistemi che si riscontra, per ciò che concerne le ripede, nel diritto positivo dei diversi paesi, corrisponde pari varietà di opinioni fra i giuristi.

Alcuni, come il Grozio (4) e il Bynkershoek (5), si mo-

(1) Phillimore, *op. cit.*, T. III, § 418. — Wheaton, *Eléments*, T. II, p. 83. — Calvo, *op. cit.*, T. V, p. 413-414. — Schiattarella, *op. cit.*, pagine, 254-255.

(2) Hall, nella *Revue de D. I.*, vol. X, p. 193. — Confr. pure Bulmerincq, nella *Revue de D. I.*, 1882, p. 167.

(3) Atto del congresso del 3 marzo 1800, C. 168, § 3, citato in Wheaton, *op. cit.*, p. 82, e art. 29 del regolamento del 1864, citato in Bulmerincq, *Völkerrecht*, p. 368-69, e nella *Revue de D. I.*, 1882, p. 256. — Confr. pure Calvo, *op. cit.*, T. V, p. 416. — Phillimore, *op. cit.*, T. III, § 419. — Perels, *op. cit.*, p. 227. — Schiattarella, *op. cit.*, p. 256. — Per le leggi o i regolamenti di altri Stati, vedasi Wheaton, *op. cit.*, T. II, p. 87-89. — Schiattarella, op. cit. p. 257. — Calvo, *op. cit.*, T. V, p. 414-416.

(4) Grotius, *op. cit.*, L. III, C. 5, § 3, C. 9, § 16.

(5) Bynkershoek, *op. cit.*, L. I, C. V. — La dottrina di questo autore è pure approvata dal Phillimore (*op. cit.*, vol. III, § 410), il quale aggiunge però, che a norma della giurisprudenza anglo-americana, il catturante non può acquistare un diritto di proprietà sulla preda prima che questa sia stata giudicata.

strano favorevoli ad adottare il criterio del *Consolato del mare*, in modo che la ripreda non possa profittare al proprietario se non quando sia fatta prima che la nave catturata dal nemico sia condotta nei suoi porti (*intra praesidia*). Questa opinione è inaccettabile, come quella che parte dal presupposto che un atto di violenza, compiuto da un belligerante su un oggetto appartenente ad un privato, basti a far perdere il diritto di proprietà, quando il catturante non abbia più motivo di temere di essere spogliato della preda; il fatto che questa sia stata posta in luogo sicuro varrà ad assicurargliene la detenzione materiale, ma non potrà di per sè solo essere attributivo di un vero diritto.

Anche la distinzione, che si faceva nei secoli scorsi e che continua talvolta ad essere seguita, rispetto al diritto del proprietario di ottenere la restituzione dell'oggetto della ripreda a seconda che questa fosse stata effettuata entro le ventiquattro ore piuttostochè dopo, fu giudicata da qualche scrittore *pienamente conforme alla sana ragione* (1). Certo è giusto trattare una ripreda alla stregua di una preda qualsiasi, quando può ritenersi che essa sia già passata in proprietà del belligerante avversario ed è pure indiscutibile che fra i modi di acquisto della proprietà vi è quello dell'*usucapione*. Ma sarebbe semplicemente ridicolo parlare di *usucapione*, quando fosse scorso un periodo di tempo così breve come quello di ventiquattro ore.

Altri scrittori sostennero che la ripreda dovesse generalmente profittare al proprietario, senza tener conto nè del tempo durante il quale il nemico riuscì a detenere la nave catturata, nè del fatto che questa fosse stata condotta *in-*

---

(1) D'Abreu, *op. cit.*, P. II, C. IV.

tra praesidia, salvo l'obbligo di corrispondere una giusta retribuzione per le spese e i danni incontrati nell'atto della ricupera (1). Può osservarsi però che, se è giusto venga restituita al proprietario la cosa di cui fu spogliato, quando il nemico se ne impadronì illegittimamente, non è così quando la cattura originariamente avvenne perchè fu commessa una violazione della neutralità. È per questo che anche alcuni tra gli scrittori che adottano una teoria atta a far prevalere per lo più i diritti del proprietario, distinguono tuttavia a seconda che sia stata ripresa una nave nazionale piuttostochè una nave neutrale. In quest'ultimo caso essi concludono che, se la nave venne da prima catturata per aver compiuto un atto ostile ad una delle parti belligeranti, la ripreda va a profitto di chi la compie (2). Facendo questa distinzione fra navi neutrali e navi nazionali, si dimentica che anche queste ultime possono rendersi colpevoli di un atto di partecipazione diretto o indiretto alle ostilità, nella quale ipotesi non sarebbe giustificato, quando venissero riprese, il trattarle diversamente dalle navi neutrali.

Fu però osservato che quando si debba giudicare, in ordine ad una ripreda, se una nave sia o no venuta meno ai doveri della neutralità, ci possono essere gravi ragioni d'incertezza circa la legge che conviene all'uopo prendere in considerazione; si può infatti dubitare se debba prevalere quella dello Stato belligerante che ha compiuto la ripreda, o quella dello Stato del primitivo catturante, o finalmente la legge nazionale della nave cattu-

(1) G. F. De Martens, *Essai sur les armateurs* § 45. — Massé, *op. cit.*, T. I, n. 418. — Rocco, *op. cit.*, P. II, C. 52, p. 466-67. — Pierantoni, *op. cit.*, nella *Revue de D. I.*, 1875, p. 649.

(2) Confr. in questo senso Massé, *op. cit.*, T. I, n. 423.

rata (1). Questi dubbi sarebbero tolti di mezzo, se si seguisse l'opinione prevalente, secondo la quale può sempre aver luogo una ripredà (nel senso tecnico della parola, così da giovare al proprietario originario) finchè il tribunale competente non abbia definitivamente aggiudicato al primitivo catturante l'oggetto della preda; mentre, quando la cattura della nave o del carico in questione fosse stata convalidata, nel fatto di un belligerante che riuscisse ad impadronirsene, si avrebbe un comune atto di preda che profitterebbe a chi lo compie (2).

Ai sostenitori di questa dottrina, per quanto essa sia preferibile alle altre sopra menzionate, può muoversi l'obbiezione stessa da me rivolta a chi si mostra favorevole a restituire in ogni ipotesi al proprietario l'oggetto della ripreda. Infatti una nave, che fu catturata per violazione della neutralità, potrebbe esser ripresa prima che avesse avuto luogo il giudizio. In questo caso sarebbe certamente ingiusto che il fatto della ripreda dovesse giovare al proprietario; eppure avverrebbe così unicamente perchè il tribunale competente non avrebbe avuto ancora il tempo di emettere una pronuncia.

Non può dunque ammettersi che si restituisca una nave ripredata al primitivo proprietario, senza devenire ad un giudizio intorno ai motivi pei quali si verificò originariamente la cattura. Certo che allo stato attuale del diritto positivo può,

(1) Hautefeuille, *op. cit.*, T. IV, p. 880-87. — Schiattarella, *op. cit.*, p. 229-230. — Paternostro, *op. cit.*, p. 83-81.

(2) Bluntschli, *op. cit.*, art. 859-860. — Perels, *op. cit.*, p. 227. — Hautefeuille, *op. cit.*, T. IV, p. 880-387. — De Boeck, *op. cit.*, n. 812. — Dudley-Field, *op. cit.*, art. 848-849. — Wheaton, *Eléments*, T. II, p. 93. — F. De Martens, *op. cit.*, T. III, p. 293-294. — Schiattarella, *op. cit.*, p. 250-51. — Bonfils, *op. cit.*, p. 763, 766. — Despagnet, *op. cit.*, p. 666. — Confr. pure Fiore, *op. cit.*, vol. III, p. 571-74, e *Dir. int. codif.*, nn. 1166, 1811, 1812.

l'aurait fait servir à un but interdit par le règlement international ».

Se una nave venne ripresa dopo che la cattura ne era stata convalidata dal tribunale competente del belligerante avversario, potrà attribuirsi a tale pronuncia il valore di cosa giudicata, così da escludere pel giudice della ripreda il diritto di procedere ad un nuovo esame onde stabilire se la nave era stata giustamente condannata? Se i tribunali delle prede costituiti da ciascuno dei belligeranti avessero un ordinamento internazionale, in modo da presentare tutte le garanzie della più completa imparzialità (1), converrebbe certamente riconoscere gli effetti legali della sentenza pronunciata e il tribunale del belligerante che ha compiuto la ripreda, nell'emanare il proprio giudizio, dovrebbe tener conto di quella decisione. Ma allo stato attuale del diritto positivo, mentre le giurisdizioni sulle prede hanno carattere puramente nazionale e il diritto di cattura è nei diversi Stati regolato con norme spesso molto disformi e talvolta in contraddizione coi principî suggeriti dalla scienza, la necessità che il tribunale dello Stato che ha effettuato la ripreda proceda ad un nuovo esame dei fatti e ad un apprezzamento dei medesimi, in conformità alla legge nazionale, appare evidente (2). Spetterebbe in ogni caso a questo stesso tribunale il giudicare se il proprietario, a cui viene

(1) Per l'ordinamento dei tribunali delle prede, progettato dall'Istituto, vedasi P. I, n. 16. p. 63-65.

(2) Anche il Paternostro (*op. cit.*, p. 80) sostiene che la sentenza del tribunale del primitivo catturante non può, in ordine al diritto di ripreda, avere alcun valore, e che, meno il caso in cui abbia avuto luogo una violazione della neutralità, la nave ripresa tanto se sia nazionale, quanto neutrale, dovrebbe essere restituita al proprietario. — Quanto alla legge che deve esser presa in considerazione nel giudizio sulla ripreda, ho già dimostrato che un tribunale delle prede con ordinamento puramente nazionale non potrebbe prescindere dalle leggi del proprio Stato. — Vedasi P. I, n. 5. p. 18 e n. 7. p. 26.

restituita la cosa sua, sia tenuto al pagamento di un'indennità, che non dovrebbe mai superare l'importo delle spese incontrate e dei deterioramenti sofferti nell'atto della ricupera (1).

50. — Poichè nei giudizi sulle riprede è necessario indagare se vi sia stata una violazione della neutralità, l'opportunità che questi siano pronunciati da una giurisdizione internazionale si dimostra cogli argomenti stessi coi quali fu generalmente sostenuto che a far parte dei tribunali delle prede dovrebbero essere chiamati anche rappresentanti degli Stati neutrali. Tuttavia al § 120 del regolamento elaborato dall'Istituto è detto che: « Toute reprise doit être reconnue comme telle et jugée par le tribunal *national* des prises maritimes ». Conviene però non dimenticare che l'Istituto, per rendere il proprio progetto di più facile attuazione, propose che solo la giurisdizione d'appello avesse carattere internazionale e che i tribunali di primo grado esistenti in ciascuno Stato conservassero l'attuale ordinamento. E siccome ogni controversia prima di giungere dinanzi ai magistrati d'appello deve essere esaminata da quelli di prima istanza, ci si spiega perchè l'Istituto abbia detto che le riprede vanno *giudicate* dai tribunali nazionali. Non ho bisogno di accennare nuovamente alle considerazioni che mi hanno indotto a sostenere che i tribunali bellici dovrebbero avere un organizzazione internazionale per ambedue i gradi di giurisdizione (2); ad ogni modo, per ciò che concerne i giudizi sulle riprede, alle considerazioni generali se ne può aggiungere

(1) Il § 122 del regolamento dell' Istituto così dispone: « Il ne sera accordé de prime pour les recaptures que dans le cas où le navire et la cargaison seront adjugés au propriétaire primitif, lequel même ne restituira que les dépenses occasionnées par la reprise et verifiées par le tribunal national des prises maritimes ».

(2) Vedasi P. I, n. 16, p. 65-67.

una speciale. Può avvenire, segnatamente quando si trovino in condizione di guerra due Stati geograficamente molto lontani l'uno dall'altro, che il proprietario di una nave catturata, per evitare gravi spese processuali, rimanga contumace nel giudizio che ha luogo circa la preda dinanzi i tribunali di primo grado dello Stato catturante e che egli tralasci poi d'interporre nel tempo prescritto appello alla giurisdizione superiore. In questo caso, secondo il regolamento dell'Istituto (§§ 93, 99), la sentenza così pronunciata diventerebbe esecutoria e per conseguenza gli Stati, che avessero annuito ad accettare le proposte dell'Istituto, dovrebbero attribuirvi valore di cosa giudicata (1). Se dopo tale pronuncia la nave venisse ricatturata, i tribunali del belligerante che ha compiuto la ripreda dovrebbero alla loro volta emettere un giudizio in base ad una decisione che non presenta garanzie d'imparzialità, perchè pronunciata da una magistratura puramente nazionale. Così i responsi di questa finirebbero per obbligare, non soltanto il privato che non ha tutelato con sufficiente diligenza i propri interessi, ma anche le autorità dello Stato belligerante avversario.

Questo inconveniente sarebbe totalmente evitato, se il compito di convalidare le catture legittimamente effettuate durante le guerre marittime, fosse affidato a tribunali aventi un'ordinamento internazionale in ogni grado di giurisdizione.

(1) Si potrà obbiettare che, secondo i principî generali del diritto privato, la cosa giudicata fa stato soltanto fra le parti che furono in causa, ma nel caso del quale qui ci occupiamo non si allude al concetto di una cosa giudicata che faccia stato *erga omnes*, ma piuttosto a quella condizione giuridica di riconosciuta proprietà che dal giudicato deriva rispetto a quella delle due parti a cui favore la decisione fu pronunciata.

CAPITOLO SESTO

Indennità da corrispondersi per le prede ingiustamente sequestrate o distrutte.

51. Quando e da chi possa il privato pretendere un'indennità per le prede che vennero illegittimamente compiute a suo danno. — 52. Distruzione delle prede ed effetti giuridici che ne possono derivare. — 53. Ragioni per deferire ad un tribunale internazionale i giudizi sulle indennità.

51. — A completare il giudizio sulla validità di una preda, è necessario si devenga ad una pronuncia anche rispetto all'indennità che il catturante, il quale abbia agito illegalmente, è tenuto a rifondere alla parte interessata.

In qualche Stato non si ammette che i tribunali delle prede abbiano a tale proposito competenza a pronunciarsi; in questo senso dispone l'art. 32, P. II, del regolamento prussiano del 20 giugno 1864 (1). La maggior parte dei regolamenti invece non contiene su questo punto alcuna norma, ma gli autori per lo più riconoscono che i tribunali bellici sono tenuti a decidere anche sull'importo dell'indennità che il proprietario di una nave ingiustamente catturata può pretendere da chi ha compiuto il sequestro (2);

(1) L'art. 32, P. II del regolamento prussiano del 1864 è così formulato: « Tanto il consiglio delle prede di primo grado, quanto quello di secondo, non sono competenti a decidere se sussista l'obbligo di rifondere i danni e di pagare le spese specialmente nei casi previsti dall'articolo 27 (P. I) del regolamento sulle prede ». Quest'ultimo articolo poi stabilisce che gli ufficiali delle navi da guerra devono strettamente osservare le disposizioni del regolamento, altrimenti potrebbero essere condannati al rifacimento dei danni cagionati dai loro atti illegali. — Perels, *op. cit.*, p. 444, 451.

(2) Phillimore, *op. cit.*, T. III, § 452. — Bluntschli, *op. cit.*, art. 851.

ciò viene pure ammesso dalla giurisprudenza anglo-americana (1). Poichè infatti il diritto a conseguire un rirarcimento è intimamente connesso ai fatti della controversia e alle considerazioni giuridiche che inducono il magistrato a non convalidare la cattura, nessun tribunale potrebbe essere maggiormente competente per la risoluzione di tale questione accessoria, di quello a cui spetta emettere una pronuncia in merito.

Basterà il fatto che il giudizio definitivo riesca favorevole al proprietario della nave catturata, perchè questi possa sempre esigere un' indennità? Sebbene qualche autore si pronunci in senso affermativo (2), una simile norma non potrebbe accettarsi senza qualche distinzione. Se la nave venne sequestrata perchè vi erano validi motivi per sospettare che essa fosse colpevole di qualche atto di violazione della neutralità, l'operato dell'ufficiale catturante dovrebbe considerarsi perfettamente legittimo, e il proprietario non potrebbe pretendere di essere compensato pei danni sofferti. Il decidere sulla colpabilità di una nave, in ordine al diritto di confisca, richiede spesso ricerche diligenti e apprezzamenti giuridici che non potrebbero essere compiuti in alto mare dal comandante di una nave da guerra; basta quindi ci siano ragioni di sospetto per giustificare il sequestro. Se invece anche queste mancavano,

— Fiore, *Dir. int. codif.*, n. 1818. — Perels, *op. cit.*, p. 349. — Confr. pure il § 95 del regolamento sulle prede dell'Istituto di diritto internazionale che, relativamento alle sentenze dei tribunali bellici, così dispone « Le jugement enonce: 1.° A qui l'on doit remettre le navire et la cargaison. . . . . . . 2.° Quel dedommagement sera donné à qui et par qui dans le cas: *a*) de l'arrêt ou de la saisie illégitimes ou illégaux par les officiers des vaisseaux de guerre; *b*) du retardement de la procédure ou de la décision du procès; et *c*) de la libération du navire et de la cargaison. . . . . ».

(1) Calvo, *op. cit.*, T. V, p. 332-34.

(2) F. De Martens, *op. cit.*, T. III, p. 300.

non soltanto la preda dovrebbe essere rilasciata, ma converrebbe di più rifondere all' interessato le perdite subìte (1). Nel regolamento delle prede elaborato dall' Istituto, i §§ 20 e 23 indicano in quali casi ci possa essere motivo di sospetto e in quali sia legittimo il sequestro (2). Potrà osservarsi che lo stabilire quando ci sia motivo di credere che una nave sta per compiere qualche atto fraudolento, equivale ad un apprezzamento di fatto, che male si presterebbe ad essere regolato da una norma generale. Per quanto ciò possa esser vero, bisogna riconoscere che i diritti dei privati verrebbero troppo gravemente compromessi, se i comandanti delle navi da guerra avessero facoltà di agire con la più assoluta libertà, senza essere tenuti ad osser-

(1) Hautefeuille, *op. cit.*, T. IV, p. 865-869. — Massé, *op. cit.*, T. I. n. 413. — Casanova, *op. cit.*, Lezione XXIX, p. 315. — Bluntschli, *op. cit.*, articoli 853-854. — Phillimore, *op. cit.*, T. III, § 452. — Fiore, *op. cit.*, vol. III, n. 1784. — Nella giurisprudenza inglese si ammette che la decisione che libera una nave sequestrata insieme al suo carico, può, a seconda dei casi e delle circostanze, dar luogo all'una o all'altra delle seguenti conseguenze: 1.° Gli aventi diritto possono essere condannati a pagare al catturante ogni spesa; 2.° La restituzione può aver luogo semplicemente senza alcuna indennità per una parte o per l'altra; 3.° Il catturante può essere condannato a pagare le spese e i danni agli interessati. — Secondo la legge vigente agli Stati Uniti (atto del 26 giugno 1812), le Corti competenti sono autorizzate a restituire la prede per la totalità o in parte, quando la cattura fu fatta senza *giusta causa*, e se venne effettuata senza *causa probabile o plausibile*, possono attribuire alla parte lesa il diritto a rimborso dei danni e spese. — Calvo, *op. cit.*, T. V, §§ 3084, 3085.

(2) Vedasi il testo del § 23 pel regolamento dell'Istituto, alla P. I, n. 19, p. 75-76, nota 3; il § 20 poi è così formulato: « Il y a soupçon fondé dans les cas suivants: 1.° Lorsque le navire arrêté n'a pas mis en panne sur l'invitation du navire de guerre; 2.° Lorsque le navire arrêté s' est opposé à la visite des cachettes supposées recéler des papiers de bord ou de la contrebande de guerre; 3.° Lorsqu'il y a des papiers doubles ou faux, ou falsifiés, ou secrets, ou que ces papiers sont insuffisants, ou qu'il n'y a point de papiers. 4.° Lorsque les papiers ont été jetés à la mer ou détruits de quelque autre façon, surtout si ces faits se sont passés après que le navir à pu s'apercevoir de l' approche du navire de guerre. 5.° Lorsque le navire arrêté navigue sous un pavillon faux ».

vare determinate regole fisse. Sarebbe quindi preferibile che gli Stati si accordassero ad accettare le proposte dell' Istituto, anche in questa parte.

Quando i tribunali delle prede, nell'annullare una cattura, giudichino che il proprietario ha diritto di conseguire un' indennità, chi sarà tenuto a prestarla? Un tempo, quando si dava ad un armatore l'autorizzazione di esercitare la corsa, esso veniva obbligato a fornire una cauzione; questa dunque poteva servire per indennizzare i proprietari delle navi ingiustamente catturate. Ora che la corsa è abolita e che le prede non possono essere effettuate se non dalle navi da guerra, i proprietari non hanno più motivo di contare sulle cauzioni rilasciate da chi veniva autorizzato a catturare le navi di commercio. Rimane dunque a vedere se la responsabilità debba essere limitata all' ufficiale che ha commesso l' atto ingiusto o risalire allo Stato. In Inghilterra ci si attiene al primo partito (1), ma convien riconoscere che simile sistema vale a rendere spesso illusori i vantaggi che possono derivare al privato dalla pronuncia a suo favore. Infatti, trattandosi frequentemente di danni ingenti, è difficile che un' ufficiale della marina abbia i mezzi per far fronte a tutte le indennità che può venire condannato a pagare pel suo modo di procedere. Il comandante di una nave da guerra deve in qualche modo considerarsi come il mandatario dello Stato belligerante, è giusto quindi che lo Stato stesso sia ritenuto responsabile pei danni cagionati ai privati dagli atti di cattura illegittimamente compiuti. Questo principio, che è propugnato

---

(1) PHILLIMORE, *op. cit.*, T. III, § 457.

dalla maggior parte degli autori (1), venne in Francia pure ammesso dalla giurisprudenza (2).

52. — Uno dei casi nei quali può avere speciale importanza il decidere se il privato verso il quale venne effettuato un atto di cattura, possa pretendere un'indennità, è quello che il catturante abbia distrutto la preda prima che si fosse fatto luogo ad un giudizio qualsiasi.

Nell'antica giurisprudenza francese pare si ammettesse pel belligerante la facoltà di colare a fondo le navi catturate, quando riuscisse difficile il rimorchiarle e condurle in un porto dello Stato. Questo modo di procedere venne assolutamente proibito dall'ordinanza sulla marina del 1681, sopra tutto allo scopo di evitare che i corsari nascondessero gli oggetti delle catture per sottrarre i loro atti al dovuto controllo (3). Può tuttavia darsi che cause di forza maggiore rendano assolutamente necessario di distruggere la preda ed è per questo che in alcuni Stati i regolamenti ora espressamente permettono si ricorra a questa misura, quando sussista la condizione dell'assoluta necessità (4).

---

(1) HAUTEFEUILLE, *op. cit.*, T. IV, p. 371, 376. — CASANOVA, *op. cit.*, Lezione XXIX, p. 315. — SCHIATTARELLA, *op. cit.*, p. 288. — CALVO, *op. cit.*, T. V, p. 335. — PERELS, *op. cit.*, p. 349. — DUDLEY-FIELD, op. cit. art. 886. — Anche il KLEEN formula il § 19 del suo *Avant-projet sur la contrebande de guerre* nel modo seguente: « L'Etat capteur est responsable de tous les retards et pertes occasionnés au neutre par des saisies, faites contrairement au présent règlement, de navires ou marchandises pour cause de contrebande. Les objets injustement saisis seront restitués avec dommages-intérêts ». (*Revue de D. I.*, 1893, p. 404-405).

(2) Vedasi una sentenza del Consiglio di Stato francese del 14 febbraio 1872, citata in *Dalloz Periodique*, 1872, III, pag. 39, e in *Dalloz, Supplément au Répertoire*, vol. 13, voce *Prises maritimes*, n. 281.

(3) L'art. 18 (*Titre des prises*) dell' ordinanza francese del 1631, era così formulato: « Faisons défence à peine de la vie à tous chefs, soldats, et matelots de couler à fond les vaisseaux pris et de descendre, les prisonniers en des isles ou côtes éloignées pour celer la prise ». — VALIN. *op. cit.*, T. II, p. 270. — Nello stesso senso venne disposto dall'Arrêté du 2 prairial an XI (art. 64). — CALVO, *op. cit.*, T. V, p. 278.

(4) Vedasi l'art. 20 delle istruzioni complementari francesi del 1870;

Per ciò che concerne il giudizio sull' indennità che venga reclamata dal proprietario, è necessario nettamente distinguere l' ipotesi in cui una nave di commercio venga volontariamente distrutta dal catturante dopo aver compiuto l'atto della cattura, da quella in cui la distruzione avvenga durante l'azione bellica e pel fatto che la nave stessa partecipa alle ostilità o resiste alla visita o al sequestro. In questo secondo caso, a mio giudizio, è certo che il proprietario non potrebbe pretendere alcun compenso; infatti il belligerante ha diritto di considerare la nave di commercio che deviene ad un'atto ostile, allo stesso modo di una nave da guerra nemica e gli è lecito perciò assoggettarla al medesimo trattamento. Si noti ad ogni modo che deve trattarsi di un vero atto ostile, poichè se la nave si rendesse colpevole di una comune e non grave infrazione della neutralità, non ne sarebbe certamente giustificata la distruzione. Deve perciò escludersi assolutamente che le torpedini vengano impiegate contro le navi mercantili che tentano d'infrangere un blocco (1) o come mezzo per dare sul mare la caccia alla proprietà privata nemica (2).

---

l'art. 108 del regolamento russo del 1869 (Perels, *op. cit.*, p. 385 nota. — F. De Martens, *op. cit.*, T. III, p. 298. — Calvo, *op. cit.*, T. V, p. 275). — Nello stesso senso si pronuncia la giurisprudenza inglese (Travers-Twiss, *op. cit.*, T. II, § 167).

(1) Confr. Buzzati, *L'offesa e la difesa nella guerra ecc.*, p. 338-340.

(2) Bourgois, *Les torpilles et le droit des gens*, (*Nouvelle Revue*, aprile 1886, p. 499). — In un articolo di risposta al precedente, pubblicato pure nella *Nouvelle Revue* (giugno 1886) e firmato da « un ancien officier de marine » per contrario si sostiene che quando una torpediniera incontra una nave di commercio nemica può senz' altro colarla a fondo. La visita per assicurarsi della nazionalità della nave incontrata potrebbe effettuarsi da parte di una torpediniera, solo quando essa facesse parte di una squadriglia di torpediniere, poichè allora non ci sarebbe il pericolo che la preda le sfuggisse prima d'averla distrutta (l. c., p. 476-480). — Per evitare ogni errore incomberà ai neutri il far apparire in modo manifesto quale sia la loro vera nazionalità (l. c., p. 486-490). — Le opinioni di questo ufficiale francese che non soltanto vorrebbe mettere in non

All' iniziarsi della guerra fra il Giappone e la Cina avvenne un fatto che merita d'essere qui ricordato.

La nave di commercio *Kow-shing*, che portava bandiera inglese ed era guidata da ufficiali della marina mercantile britannica, era stata noleggiata dalla Cina per trasportare un corpo di truppe in Corea. Il 25 luglio 1894, prima della dichiarazione formale di guerra, mentre aveva a bordo 1200 uomini dell' esercito cinese, venne incontrata dalla nave da guerra giapponese *Naniwa*, che le intimò di arrestarsi e di seguirla in un porto del Giappone. Il comandante delle truppe cinesi rifiutò e minacciò di morte gli ufficiali inglesi se avessero ottemperato all' ingiunzione. Di fronte a questo rifiuto, la nave da guerra giapponese mediante torpedini e col fuoco delle artiglierie fece colare a fondo il *Kow-shing*, cagionando così la morte di buona parte dei soldati cinesi e di qualche marinaio inglese. La più grave accusa che venne in quest'occasione mossa ai giapponesi, fu quella di aver compiuto un atto di violenza di tanta gravità, su una nave neutrale, senza che fosse stata dichiarata la guerra. A tutti è noto però che ci si può trovare in istato di ostilità, anche senza una dichiarazione formale; ora pare che, poco prima dell'incontro della *Naniwa* col *Kow-shing*, si fossero già verificati alcuni atti ostili fra la flotta giapponese e la cinese. Ad ogni modo fra i due fatti era corso troppo breve tempo per poter presumere che il trasporto inglese avesse conoscenza dello stato di ostilità e prima di ricorrere ad atti estremi la nave giapponese avrebbe dovuto fare qualche tentativo per devenirne alla cattura (1).

---

cale i più indiscutibili doveri dei belligeranti, ma anche ogni sentimento di umanità, non hanno bisogno di confutazioni.

(1) Vedasi Eardley-Wilmot, *The collapse of China at sea* (*Fortnightly*

venisse colata a fondo insieme al suo carico, i proprietari delle merci proibite nulla potrebbero pretendere, ma i proprietari della nave e delle merci lecite avrebbero titolo a conseguire una giusta indennità.

La giurisprudenza francese si è pronunciata tuttavia in senso diverso. Il 21 ottobre 1870 le due navi di commercio germaniche *Ludwig* e *Vorwärts* vennero catturate dalla nave da guerra francese *Dessaix*, il cui comandante le fece tosto abbruciare insieme al carico, dopo aver fatto redigere un processo verbale constatante la necessità di questo atto di distruzione (1). Il Consiglio delle prede di Bordeaux il 27 febbraio 1871 convalidò la cattura, in quanto la navi sequestrate erano nemiche, riconoscendo pure che il fatto della distruzione era stato causato da motivi di forza maggiore. Contro questa sentenza interposero appello non soltanto i proprietari delle navi, ma anche quelli del carico che erano sudditi di Stati neutrali, reclamando a norma dell'art. 3 della dichiarazione di Parigi del 1856, una giusta indennità; ma il Consiglio di Stato, con decisione del 16 marzo 1872, respinse tanto l'appello interposto dai proprietari delle navi quanto quello dei proprietari del carico, sudditi neutrali (2).

---

(1) Questo fatto venne variamente giudicato. In Francia l' operato del comandante da guerra apparve giustificato; in Germania e in altri paesi fu ritenuto contrario alle leggi della guerra e il Bismark in una circolare del 9 gennaio 1871 protestò energicamente. — Vedasi Rolin-Jaequemyns, *Chronique du droit international* (*Revue de D. I.*, 1871, p. 840-842. — Perels, *op. cit.*, p. 335. — Bonfils, *op. cit.*, p. 768.

(2) Fra le considerazioni allegate dal Consiglio di Stato francese in appoggio della propria decisione, vi era la seguente: « Considérant que si aux termes de la déclaration du congrès de Paris du 16 avril 1856, la marchandise neutre n'est pas saissable à bord d'un navire ennemi, il suit de là seulement que le neutre qui a embarqué ses marchandises sur ce navire a droit à la restitution de ses marchandises, ou, en cas de vente, au paiement du prix; *mais qu'on ne peut induire de cette déclaration, qu'il peut réclamer une indemnité à raison des préjudices qu'a pu lui causer*, *soit*

CONCLUSIONE

Esaminato così a larghi tratti quale sia stato l'ordinamento dei tribunali delle prede belliche dai tempi più antichi fino ai giorni nostri, quali progetti di riforma siano venuti elaborandosi per rendere tali giurisdizioni più adatte al loro scopo e su quali principali questioni esse possano essere chiamate a pronunciarsi, è opportuno ora brevemente riassumere il risultato delle nostre indagini.

Fra i tanti argomenti che furono posti innanzi per dimostrare che i giudizi sulla validità delle catture effettuate da un belligerante, quando siano pronunciati da una magistratura puramente nazionale non possono presentare sufficienti garanzie d' imparzialità e di giustizia, io ho attribuito speciale importanza alla considerazione che le autorità giudiziarie di ogni singolo Stato sono tenute a far prevalere, sui principî del diritto internazionale, le norme sancite dal proprio legislatore. E poichè, come si è potuto vedere nel corso di queste pagine, il diritto di preda trovasi regolato, segnatamente in alcuni paesi, da un complesso di norme ben sovente antiquate ed imperfette, riuscirebbe impossibile ad un tribunale costituito unicamente da funzionari di uno Stato belligerante, il pronunciarsi sempre in modo veramente equo e giusto. Per avere giudizi informati ai veri principî del diritto internazionale, vi è dunque la necessità di ricorrere ad una giurisdizione pure internazionale.

Se pochi sono i precedenti storici che dimostrino la possibilità di trasformare in tal guisa l' ordinamento dei tribunali bellici, essi però sono di gran valore e l'accusa

di utopia non può certamente muoversi a tutti i progetti di riforma che furono a questo fine elaborati, poichè alcuni hanno il pregio della massima praticità. Fra tutti è preferibile quello dell'Istituto di diritto internazionale, in quanto non mira a sopprimere completamente la giurisdizione degli Stati belligeranti (aspirazione questa che ben difficilmente riuscirebbe a passare nell'ordine dei fatti) ma a far partecipare ai giudizi emanati dalle autorità di ogni singolo Stato combattente, un certo numero di rappresentanti degli Stati che non prendono parte alle ostilità, così da togliere di mezzo qualsiasi atto d' ingiustizia non solo verso i sudditi neutrali, ma anche verso i cittadini nemici. Non sarebbe tuttavia sufficiente, a mio avviso, l'ordinare in tal guisa la sola giurisdizione d'appello per lasciar sussistere, come propone l'Istituto, i tribunali di primo grado ora esistenti in ciascun paese. Così infatti, se le diverse autorità giudicanti non si fossero accordate sul diritto materiale da applicarsi, si andrebbe incontro a continui e sistematici dissidi, mentre, se un tale accordo avesse potuto effettuarsi, gli Stati agevolmente annuirebbero a lasciar funzionare per le prede una giurisdizione internazionale non solo pel grado d'appello, ma anche per quello di prima istanza.

Difficilmente però si concepisce che i tribunali bellici possano raggiungere un ordinamento internazionale, se prima gli Stati non abbiano accettato, mediante una convenzione diplomatica, di regolare uniformemente il diritto di preda con un complesso di norme ben chiare e determinate. Per tre argomenti sopra tutto sarebbe necessario un accordo: e cioè per attuare anche durante le guerre marittime il principio dell'inviolabilità della proprietà privata, tanto neutrale quanto nemica; per ciò che concerne il con-

trabbando di guerra e per quanto si riferisce al diritto di blocco. A riconoscere come inviolabile la proprietà privata anche sul mare, si frappongono ancora vari ostacoli che sussistono assai più per inveterate consuetudini che per le vere necessità della guerra. Conviene sperare però che gli esempi di alto liberalismo che a questo proposito ci furono ripetutamente dati dalla fine del secolo scorso fino ai giorni nostri, in alcuni trattati, nei voti delle assemblee legislative, nelle manifestazioni della pubblica opinione, negli scritti degli uomini di scienza e persino nel diritto interno di qualche Stato più progredito, potranno portare presto o tardi i loro frutti. Quanto al contrabbando di guerra, troviamo ancora nelle disposizioni e nella giurisprudenza dei diversi Stati i maggiori dissidi, ma si può legittimamente credere che, coll'avanzarsi della civiltà, le divergenti tendenze finiranno per sparire, se fin dal 1780, all'epoca della prima neutralità armata, le principali potenze d'Europa erano riuscite a mettersi d'accordo sulla designazione degli oggetti il commercio dei quali col nemico doveva essere proibito. Rispetto al diritto di blocco, dopo la dichiarazione del 1856, alla quale hanno aderito quasi tutti gli Stati civili, i motivi di dissenso sono assai minori e di secondaria importanza. Non si dovrebbero dunque incontrare gravi difficoltà a completare in questa parte la dichiarazione di Parigi, inducendo gli Stati ad accettare un complesso di norme che valessero a regolare il diritto di blocco in modo completamente uniforme.

Per ottenere un vero progresso nei giudizi sulle prede belliche, non sarebbe tuttavia sufficiente che gli Stati si fossero accordati sui principî fondamentali che devono a questo fine esser presi in considerazione, se il compito di applicarli non dovesse poi spettare ad una giurisdizione

di preda male si presterebbe ad esser regolato con un complesso di norme assolutamente *tassative* e che vi è a tale proposito la necessità di lasciare al magistrato una certa latitudine di apprezzamento. Così, quando si tratti di determinare, circa i limiti del mare territoriale degli Stati neutrali, fino a quale distanza dalla costa i belligeranti debbano astenersi dal compiere atti di ostilità o di preda, sarebbe pericoloso ed irrazionale ricorrere ad una misura chilometrica fissa, stabilita sempre per tutti i casi nell'identico modo, date le continue variazioni che subisce la lunghezza del tiro delle artiglierie. E se, come dimostrai, conviene perciò tener conto della portata del cannone ed attenersi al vecchio adagio: *terrae potestas finitur ubi finitur armorum vis,* è facile vedere come, nell'applicazione di tale massima non abbastanza precisa e determinata, si aprirebbe l'adito ai più gravi abusi, quando il giudizio non venisse emanato da un' autorità veramente imparziale. Fu messo in evidenza che per definire il contrabbando di guerra qualsiasi enumerazione per quanto accurata degli oggetti che lo costituiscono, riuscirebbe necessariamente imperfetta e che fa d'uopo invece seguire un criterio giuridico che valga ad esprimerne il concetto in modo così comprensivo, da rimanere indipendente da ogni variazione che si verifichi circa gli strumenti e le materie suscettibili di un uso bellico. Ora, per giudicare di volta in volta se l'oggetto sul quale verte contestazione sia compreso o no tra quelli che, a norma del principio generale adottato, devono essere considerati come contrabbando di guerra, si richiede un apprezzamento che non può essere fatto in modo imparziale che da una giurisdizione internazionale. Altrettanto può concludersi per l'ipotesi che si debba decidere se un blocco fu o no mantenuto in modo effettivo. Gli Stati hanno potuto accordarsi a non

da, avrebbe sempre grandissima importanza promuovere l'istituzione di una giurisdizione internazionale a cui fosse affidato il compito di giudicare sulla validità delle catture. Ecco dunque che i progressi del diritto internazionale non varranno a far sparire i tribunali delle prede, ma soltanto a trasformarne l'ordinamento (1).

A questa conclusione credo si possa giungere anche per altre considerazioni. Poichè l'esperienza ha dimostrato che non è sempre sufficiente che gli Stati accettino di osservare alcune determinate norme specialmente attinenti al diritto di guerra, per avere la sicurezza che esse saranno sempre rispettate, vi è ora la tendenza a creare speciali magistrature, alle quali possa ricorrersi per ottenere una giusta riparazione per ogni violazione dei patti stipulati. Per non parlare della clausola arbitrale che s' introduce ormai in gran numero di trattati e dell' istituzione dell'arbitrato permanente che sotto varie forme ha trovato in

(1) Una tendenza ad attribuire ai tribunali delle prede un ordinamento internazionale, troviamo anche rispetto alle catture operate in tempo di pace, nella repressione della tratta degli schiavi, a norma dell'*Atto generale della conferenza di Bruxelles*, ratificato dallo Stato nostro il 2 luglio 1892. — Secondo l'art. 49 di questa convenzione, la nave sequestrata per un fatto di tratta, è bensì deferita ai tribunali della propria nazione, ma vi è un caso in cui il giudizio è pronunciato da un collegio arbitrale. Quando dall'inchiesta compiuta delle autorità dello Stato della nave catturata, emerge che il sequestro ebbe luogo illegalmente, la nave ha diritto ad un'indennità. Se l'ufficiale catturante non accetta i risultati dell'inchiesta, la controversia deve esser decisa dai tribunali dello Stato del quale la nave ha inalberato la bandiera; ma se la contestazione verte soltanto sull' ammontare della somma dovuta a titolo d'indennizzo, la controversia è risolta mediante un arbitramento. A questo fine l'ufficiale catturante e l'autorità che ha diretto l'inchiesta designano ciascuno due arbitri, i quali dovranno alla loro volta sceglierne un terzo per costituire un collegio che pronuncia in modo definitivo. Gli arbitri dovranno esser scelti per quanto è possibile fra i funzionari giudiziari, diplomatici o consolari delle potenze firmatarie della convenzione, con esclusione espressa degli indigeni che si trovino stipendiati dai governi contraenti (art. 53, 54, 55).

ogni paese tanti propugnatori (1), conviene osservare che sopra tutto relativamente a certe convenzioni, alle quali si può dire tutti gli Stati civili hanno aderito, si sente ora il bisogno di devenire a qualche provvedimento per togliere di mezzo gli abusi che si verificano nella pratica. Così l'Istituto di diritto internazionale, fra gli argomenti posti allo studio per la sessione di Cambridge (1895), si occupò di esaminare quali mezzi si potrebbero impiegare per far cessare quelle infrazioni della convenzione di Ginevra del 22 agosto 1864 pel trattamento dei feriti in guerra, che tante volte ebbero a lamentarsi. Il Moynier fece una duplice proposta col suggerire che ciascuno Stato si obbligasse ad elaborare una legge penale per reprimere qualsiasi infrazione di tale convenzione ed affidasse ad una commissione internazionale il compito di procedere ad atti d'inchiesta e d'istruzione in tutti i casi in cui la convenzione stessa venisse violata. L'Istituto accettò la prima parte di questa proposta, votando all'uopo quattro arti-

(1) Fra i tanti progetti, merita specialmente d'esser notato quello del LORIMER, che vorrebbe che le nazioni costituissero una specie di *Congresso permanente* o un *Parlamento internazionale*, nel quale ciascuno Stato avrebbo un numero di rappresentanti proporzionale alla propria importanza. Ogni Stato sarebbe tenuto a fornire un certo contingente di uomini o il suo equivalente in danaro affine di costituire una forza armata per far rispettare e mettere ad esecuzione le deliberazioni del Parlamento internazionale. Questo nominerebbe poi una Corte giudiziaria per decidere tutte le controversie internazionali che potessero sorgere. — LORIMER, *Proposition d'un congrès international basé sur le principe de facto* (*Revue de D. I.*, 1871, p. 1-11); dello stesso autore: *Le problème final du droit international* (*Revue de D. I.*, 1877, p. 161-206). — Proposte analoghe sono pur fatte dal FIORE, nel suo *Diritto internazionale codificato*, articolo 833 e seg., e art. 851-853. — Per ciò che concerne il diritto positivo, sopra tutto degno di menzione è il trattato generale d'arbitrato stipulato il 28 aprile 1890 da dieci repubbliche americane, al quale hanno poi aderito quasi tutte le rimanenti repubbliche del nuovo continente. — Vedi BONFILS, *op. cit.*, n. 969, e PRADIER-FODÉRÉ, *L'arbitrage devant la conférence internationale américaine de Washington* (*Revue de D. I.*, 1890, p. 587).

coli (1), ma non la seconda, non credendo che gli Stati belligeranti ammetterebbero l'intervento di autorità straniere anche limitatamente al compimento di atti istruttorî. Tuttavia, sotto semplice forma di voto, l'Istituto espresse il desiderio che gli Stati riconoscessero l'autorità di un *Comitato internazionale della Croce Rossa*, che potrebbe procedere, quando uno Stato venisse accusato di violazione della Convenzione del 1864, ad un'inchiesta sul teatro della guerra (2).

Una proposta che abbraccia un campo molto più vasto è quella del Geffcken, il quale, nel suo *Règlement des lois et coutumes de la guerre*, vorrebbe che allorquando si verificasse una qualsiasi infrazione delle leggi della guerra, non si devenisse, meno nei casi di una necessità imperiosa, ad atti di rappresaglia, ma ci si rivolgesse alle autorità dello Stato belligerante avversario per far punire i colpevoli. Se questo Stato rifiuta di dar corso a tale domanda, la parte lesa può ricorrere ad un tribunale neutrale, ed a questo scopo ciascuno degli Stati contraenti è tenuto a designare una delle proprie Corti Superiori, la quale, durante una guerra a cui esso non partecipa, ha facoltà di

---

(1) Vedasi il testo di questi articoli in Dupuis, *L'Institut de droit international*, session de Cambdrige (*Revue Générale de D. I. P.*, 1895, p. 530); in Rolin, *La XVI session de l'Institut de droit international* (*Revue de D. I.*, 1895, p. 528-530) e in Calvo, *op. cit.*, vol. VI, *Supplément Général*, p. 501-502.

(2) L'Istituto formulò il proprio voto nel modo seguente: « Afin de donner à l'État belligérant, dont les ressortissants sont accusés d'avoir violé la convention de Genève, tous les moyens de prouver son impartialité et la non-culpabilité des accusés, l'Institut de droit international émet le voeu que les puissances signataires de la convention de Genève reconnaissent l'existence et l'autorité d'un Comité international de la Croix-Rouge, dont les membres pourraient, sur la demande de l'Etat belligérant accusé, être délégués par celui-ci afin de prendre part à une enquête sur le théatre de la guerre sous les auspices des autorités nationales compétentes ».

ricevere le querele dei belligeranti per gli atti di violazione delle leggi della guerra e decide inappellabilmente (1).

Sarebbe indiscutibilmente un enorme progresso il dar modo ad un belligerante di ottenere per una via giudiziaria la dovuta riparazione, quando il belligerante avversario potesse essere accusato di procedimenti scorretti e d'avere impiegato mezzi di offesa contrari alle norme del diritto delle genti. Ma quale sarà l'autorità a cui gli Stati vorranno assoggettarsi, così da accettarne preventivamente i giudizi intorno al loro modo di procedere durante la guerra ed alle responsabilità nelle quali essi per questo possono incorrere? Un determinato collegio giudicante di uno Stato neutrale, che fosse stato anche indirettamente designato dal belligerante avversario, darebbe luogo a troppe ragioni di diffidenza e di sospetto per poter essere riconosciuto come giudice competente. Maggiore autorità avrebbe una magistratura arbitrale scelta di comune accordo fra le parti belligeranti; ma forse che, mentre ferve la lotta e mentre i rapporti diplomatici sono rotti, ci sarebbe probabilità che gli Stati avversari si mostrassero così concilianti da devenire ad un arbitramento per ogni singola contestazione, che potesse sorgere, attinente al diritto di guerra? Evidentemente no.

Le sole giurisdizioni che finora abbiano potuto durante le ostilità pronunciare giudizi sulla legittimità degli atti delle forze combattenti, sono quelle dei tribunali delle prede belliche. La loro autorità, per quanto limitata alle catture sulla proprietà privata effettuate durante le guerre marittime, riposa sopra una base di tradizioni secolari; nessun collegio giudicante potrebbe dunque più di un tribunale

---

(1) GEFFCKEN, *op. cit.*, art. 72-79 (*Revue de D. I.*, 1894, p. 601-602).

delle prede essere adatto a compiere un apprezzamento sulle infrazioni delle leggi della guerra, di cui un belligerante fosse accusato. Certo che se la competenza di queste giurisdizioni a poco per volta venisse così estesa, converrebbe che la composizione ne fosse diversa, i membri più numerosi e non soltanto la magistratura, la diplomazia, la marina vi dovrebbero essere rappresentate, ma sarebbe necessario vi partecipassero anche alcuni funzionari aventi altre speciali competenze tecniche. Quando i tribunali bellici avessero raggiunto quell'ordinamento che è proposto dall'Istituto di diritto internazionale, gli Stati non dovrebbero mostrarsi eccessivamente riluttanti a lasciare a questi la facoltà di apprezzare giuridicamente e giudicare, in ordine alle conseguenze di diritto privato che ne possono derivare, la condotta delle proprie forze combattenti tanto di mare quanto di terra, dal momento che il giudizio sarebbe emanato da un collegio composto in parte di funzionari dello Stato, in parte di funzionari di Stati neutrali.

Dove poi i tribunali delle prede avrebbero speciale competenza a pronunciarsi, sarebbe relativamente ad ogni abuso di potere che si fosse commesso sulla proprietà privata che si trovava in un dato territorio occupato da un esercito belligerante nemico. Non è completamente esatto ciò che si dice e si ripete da tutti che la proprietà privata durante la guerra è in una condizione più favorevole sulla terra che non sul mare, perchè sotto un certo aspetto avviene precisamente il contrario. Infatti l'individuo che si trova leso nei propri diritti da un ingiusto atto di preda effettuato da una nave da guerra, ha modo talvolta di ottenere la dovuta riparazione, rivolgendosi al tribunale competente, mentre non può ottenere altrettanto, se fu indebitamente spogliato dalle forze militari terrestri di uno

Stato combattente. Sarebbe dunque desiderabile che gli atti di appropriazione compiuti dai belligeranti sulla proprietà privata potessero essere assoggettati al controllo di una giurisdizione indubbiamente imparziale, tanto se si fossero verificati sul mare, quanto su un determinato territorio (1).

Finisco così esprimendo il voto che l'istituzione dei tribunali bellici, trasformandosi in modo da rispondere pienamente ai bisogni della civiltà, non solo cessi per sempre di essere una specie di strumento legale di spogliazione, ma diventi l'organo di una giustizia internazionale e costituisca la più sicura guarentigia contro ogni violazione delle leggi della guerra.

---

(1) Sarebbe pure desiderabile che gli Stati nei trattati di pace esplicitamente dichiarassero se l'obbligo d'indennizzare i privati per le requisizioni e le contribuzioni, dovesse spettare al vincitore o al vinto, e che, contrariamente a quanto avviene per lo più nella nostra giurisprudenza, (vedasi P. I, n. 7, p. 23-24, nota 1), si abbandonasse il sistema di considerare i danni patiti per le contribuzioni, come danni provenienti da casi di forza maggiore ai quali chi ne è colpito deve individualmente sottostare. È infatti giusto che i danni derivanti dalla guerra debbano equamente ripartirsi fra tutti i cittadini, e non gravare eccessivamente su gli uni a vantaggio degli altri.

ELENCO DELLE OPERE CITATE NEL TESTO

Annuaire de législation étrangère. Paris, 1872-1892.
Annuaire de l'Institut de droit international.
Ariga. De la protection accordée aux Chinois résidant au Japon pendant la guerre cino-japonnaise (*Revue Générale de D. I. P.*, 1895, p. 577-583).
Asser. Le Canal de Suez et la convention de Constantinople (*Revue de D. I.*, 1888, p. 529 e seg.).
Aubert. La mer territoriale de la Norvège (*Revue Générale de D. I. P.*, 1894, p. 429-441).
Autore anonimo (opera di) Traité des prises ou principes de la jurisprudence françoise concernant les prises qui se font sur mer — La Rochelle 1763.
Azuni. Sistema universale dei principî del diritto marittimo dell'Europa — Trieste, 1796-1797.
— Dizionario universale e ragionato della giurisprudenza mercantile — Livorno, 1837.
Bar (von) Theorie and praxis des internationalen Privatrechts — Hannover, 1889.
— Observations sur la contrebande de guerre (*Revue de D. I.*, 1894, p. 401-414).
Barboux. Jurisprudence du conseil des prises pendant la guerre de 1870-71 — Paris, 1872.
Bluntschli. Le droit international codifié — Trad. Lardy., Paris Guillaumin, 1874.
— Du droit de butin en général et spécialement du droit de prise (*Revue de D. I.*, 1877, p. 508 e seg.).
Bonfils. Manuel de droit international public — Paris, Rousseau, 1894.
Bourgois. Les torpilles et le droit des gens (*Nouvelle Revue*, aprile 1886, p. 494-509).
— La guerre de course, la grande guerre et les torpilles (*Nouvelle Revue*, luglio 1886, p. 494-525).
Brocher de la Fléchère. Les principes naturels du droit de la guerre (*Revue de D. I.*, 1873, p. 321 e seg., e p. 381 e seg.).
Brusa vedi Casanova.
Bulmerincq. Völkerrecht oder das internationale Recht.—Freiburg, 1887.
— Le droit des prises maritimes (*Revue de D. I.*, vol. X (1878), p. 185 e seg., p. 384 e seg., p. 595 e seg.).
— Théorie du droit des prises (*Revue de D. I.*, vol. XI (1879), p. 152 e seg., p. 320 e seg.).

— Les droits nationaux et un projet de règlement international des prises maritimes (*Revue de D. I.*, vol. XI (1879), p. 561; vol. XII (1880), p. 187 e seg.; vol. XIII (1881), p. 447 e seg; vol. XIV (1882), p. 114 e seg.).
— Le blocus pacifique et ses effets sur la propriété privée (*Journal*, 1884, p. 569-583).
Bustamente. Le Canal de Panama et le droit international (*Revue de D. I.*, 1895, p. 243 e seg.).
Buzzati. L'offesa e la difesa nella guerra secondo i moderni ritrovati — Roma, Loescher, 1888.
Bynkershoek. Quæstionum juris publici libri duo, quorum primus est de rebus bellicis, secundus de rebus varii argumenti — Lugduni, Batavorum 1737.
Calvo. Le droit international théorique et pratique — Quatrième édition Paris, Berlin, 1887-1888.
— Le droit international théorique et pratique — *Supplément Général*, Paris, Rousseau, 1896.
Casanova. Diritto internazionale — Lezioni — Terza edizione con note del Brusa — Firenze, Cammelli, 1876.
Casaregis (De). Discursus legales de commercio — Venetiis, 1760.
Catellani. Il diritto internazionale privato e i suoi recenti progressi — Seconda edizione — Torino Unione tip., editrice 1895.
— La questione della Venezuela e la dottrina di Monroe (*Nuova Antologia*, 1 febbraio 1896, p. 445-466).
— Cuba. (*Nuova Antologia* 15 Marzo 1896 p. 209-235)
Cauchy. Le droit maritime international considéré dans ses origines et dans ses rapports avec les progrès de la civilisation — Paris. Guillaumin, 1862.
Caumont. Dictionnaire universel du droit commercial — Paris, 1857.
Charmes. La réforme maritime, la guerre maritime et l'organisation des forces navales (*Revue des deux-mondes*, 1° marzo 1885, pagine 138 e seg.).
Cogliolo. Codice della giustizia amministrativa — Firenze, Barbèra, 1892.
Contuzzi. *Alto mare* nell'Enciclopedia giuridica italiana.
— *Danni di guerra* nell'Enciclopedia giuridica italiana.
Corsi (Alessandro). L'occupazione militare in tempo di guerra — Seconda ediz., Firenze, Pellas. 1886.
— Arbitrati internazionali. — Pisa, 1894.
D'Abreu. Traité juridico-politique sur les prises maritimes et sur les moyens qui doivent concourir pour rendre ces prises légitimes, — Paris, 1758.
Dalloz. Répertoire méthodique et alphabétique de législation, de doctrine et de jurisprudence. — Paris, 1845-1864.
— Suppléments au Répertoire. 1887-1895.
De Boeck. De la proprieté privée ennemie sous pavillon ennemi. 1882.
Del Vecchio e Casanova. Le rappresaglie nei comuni medioevali e specialmente in Firenze. — Bologna, Zanichelli, 1894.
De Martens Charles. Causes célèbres du droit des gens — Leipzig, 1827.
— Nouvelles causes célèbres du droit des gens — Leipzig, 1843.
De Martens F. Traité de droit international — Traduit du russe par Leo — Paris, Marescq, 1883-1887.
— Le tribunal d'arbitrage de Paris et la mer territoriale (*Revue Générale de D. I. P.*, 1894, p. 32-43).
De Martens G. F. Précis du droit des gens moderne de l'Europe. —

Edition acompagnée des notes de Pinheiro-Ferreira, publiée par Vergé — Paris, Guillaumin, 1858.
— Essai concernant les armateurs, les prises et surtout les reprises — Gottingue, 1795.

De Pressensé. La doctrine de Monroe et le conflit anglo-américain. (*Revue des deux mondes* del 15 gennaio 1896, p. 417-436).

De Sainte-Croix. Histoire des progrès de la puissance navale de l'Angleterre — Yverdoun, 1782.

Descamps. Essai sur l'organisation de l'arbitrage international (*Revue de D. I.*, 1896, p. 5-74).

Desjardins. Traité de droit commercial maritime — Paris, 1878-1889.
— Les derniers progrès du droit des gens (*Revue des deux mondes*, 15 gennaio 1882, p. 828-354).
— Le Congrès de Paris et la jurisprudence internationale — Paris, Pedone Lauriel, 1884.
— L'Institut de droit international — Session de Paris (*Revue Générale de D. I. P.*, 1894, p. 221-234).
— La doctrine de Monroe (*Revue Générale de D. I. P.*, 1896, pagine 137-165).

Despagnet. Cours de droit international public — Paris, Larose, 1894.
— Essai sur les protectorats — Paris, Larose, 1896.
— Précis de droit international privé — Seconde édition, Paris, Larose, 1891.

Diena. (G). I diritti reali considerati nel diritto internazionale privato — Torino, Unione tip. edit., 1895.

Droz. L'union internationale des chemins de fer (*Revue Générale de D. I. P.*, 1895, p. 169-184).

Dudley-Field. Prime linee di un Codice internazionale — Trad. Pierantoni, Napoli, 1874.

Dumont. Corps universel diplomatique du droit des gens — Amsterdam, La-Haye, 1726.

Dupuis. L'Institut de droit international — Session de Cambridge (*Revue Générale de D. I. P.*, 1895, p. 527-540).

Eardley-Wilmot. The collapse of China at sea (*Fortnightly Review*, gennaio 1895, p. 87-100).

Engelhardt. Considérations historiques et juridiques sur les protectorats (*Revue de D. I.*, 1892, p. 345 e seg.).
— Quelques considérations sur le régime des eaux maritimes (*Revue de D. I.*, 1894, p. 209 e seg.).

Esperson. Diritto diplomatico e giurisdizione internazionale marittima — Milano, 1877.
— La questione anglo-americana dell'*Alabama* — Firenze, Niccolai, 1869.
— Condizione giuridica dello straniero — Torino 1890-1892.

Fauchille. Du blocus maritime — Paris, Rousseau, 1882.
— La diplomatie française et la ligue des neutres de 1780 — Paris, 1893.

Ferraud-Giraud. De la neutralité dans les guerres entre États, les guerres civiles et les différends entre État protecteur et État protégé (*Revue Générale de D. I. P.*, 1895, p. 291-296).

Fiore. Trattato di diritto internazionale pubblico — Terza edizione, Torino Unione tip. edit., 1887-1891.
— Il diritto internazionale codificato e la sua sanzione giuridica — Torino Unione tip. edit., 1890.
— Traité de droit penal international — Trad. Antoine, Paris, Pédone Lauriel, 1889.

Franck. De l'abordage en droit international (*Journal*, 1895, p. 952-981).
Fromageot. L'arbitrage de la mer de Behring (*Journal*, 1894, p. 36-59).
Funck-Brentano. La déclaration de Paris de 1856, dans les temps modernes (*Revue Générale de D. I. P.*, p. 324-329).
Galiani. Dei doveri dei principi neutrali verso i principi guerreggianti, 1782.
Geffcken. La déclaration de Paris (*Revue de D. I.*, 1885, p. 369).
— La guerre maritime de l'avenir (*Revue de D. I.*, 1888, p. 456-463).
— Incidents de droit international dans la guerre civile du Chili (*Revue de D. I.*, 1891, p. 577-589).
— Règlement des lois et coutumes de la guerre (*Revue de D. I.*, 1894, p. 586 e seg.).
— Le blocus pacifique (*Revue de D. I.*, 1887, p. 377 e seg.).
Gentilis. De jure belli — Hanoviæ, Antonius, 1598.
Gessner. Les droits des neutres sur mer — Berlin, 1865.
— De la réforme du droit maritime de la guerre (*Revue de D. I.*, 1875, p. 236 e seg.).
Godey. Les limites de la mer territoriale (*Revue Générale de D. I. P.*, 1896, p. 224-237).
Grotii. De jure belli ac pacis — Lausannæ, 1758-59.
Hall. A treatise on international law — Oxford, 1883.
Hannecken. (von). Episoden aus den chinesisch-japanischen Kriege (*Deutsche Rundschau*, gennaio 1896, p. 36-54).
Hautefeuille. Des droits et des devoirs des nations neutres en temps de guerre — Paris, 1849.
— Quelques questions de droit international maritime à propos de la guerre d'Amérique — Leipzig, Paris, 1861.
Heffter. Le droit international public de l'Europe — Trad. Bergson Paris, Berlin, 1857.
Heilborn. Das Völkerrechtlische Protectorat — Berlin, 1891.
— L'Angleterre et le Transvaal (*Revue Générale de D. I. P.*, 1896, p. 26-46 e p. 166-189).
Holland. Les débats diplomatiques récents dans leurs rapports avec le système du droit international (*Revue de D. I.*, 1878, p. 167-181).
Holtzendorff. Handbuch des Völkerrechts — Hamburg, 1885-1890.
— Encyklopädie der Rechtswissenschaft — Leipzig, 1890.
Hübner. De la saisie des bâtiments neutres ou du droit qu'ont les nations belligérantes d'arrêter les navires des peuples amis — La Haye, 1759.
Journal du droit international privé et de la jurisprudence comparée, fondé par Clunet — Paris, 1874-1896.
Kleen. De la contrebande de guerre et des transports interdits aux neutres d'après les principes du droit international contemporain — Paris, Pedone Lauriel, 1893.
— Avant-projet de règlement international sur la contrebande de guerre (*Revue de D. I.*, 1893, p. 400-408).
— Encore un mot sur le projet de réforme des règles de la contrebande de guerre (*Revue de D. I.*, 1894, p. 214-217).
— Réponse aux objections présentées contre le projet de règlement sur la contrebande de guerre. (*Revue de D. I.*, 1895, p. 58 e seg.)
Klüber. Droit des gens moderne de l'Europe — Edition annotée par Ott — Paris, Guillaumin, 1861.
Kusserow. Les devoirs d'un gouvernoment neutre (*Revue de D. I.*, 1874, p. 68).
Lampredi. Del commercio dei popoli neutrali in tempo di guerra — Firenze, 1788.

Larousse. Grand dictionnaire universel du XIX siècle — Paris, 1867-1876.
Laurent. Histoire du droit des gens et des rélations internationales — Paris, Gand, 1851-1857.
Laveleye. Du respect de la propriété privée sur mer en temps de guerre *(Revue de D. I.*, 1875 p. 598).
Lawrence (W. Beach). Commentaire sur les éléments de droit international de Wheaton — Leipzig, 1868-1880.
Lehr. Un nouveau projet de codification des lois de la guerre *(Revue de D. I.*, 1893, p. 321 e seg.).
Lorenzini. Uno sguardo alla guerra cino-giapponese (*Nuova Antologia*, 1° giugno 1895, p. 457 e seg.).
Lorimer. Proposition d'un congrès international basé sur le principe *de facto (Revue de D. I.*, 1871, p. 1-11).
— Le problème final du droit international *(Revue de D. I.*, 1877, p. 161-206).
Louis. Dès devoirs des particuliers en temps de neutralité *(Journal*, 1877, p. 285-306).
Lyon-Caen. La convention du 14 octobre 1890 sur le transport international des marchandises par chemin de fer *(Journal*, 1893, p. 465 e seg.; 1894, p. 435 e seg., 641 e seg.).
Lüder. La convention de Génève au point de vue historique, critique et dogmatique — Erlangen, 1876.
Mably. Le droit public de l'Europe fondé sur les traités — Paris, 1790.
Mancini. Prolusione al corso di diritto internazionale pubblico, privato e marittimo. Fra le prolusioni lette da alcuni professori nella R. Università di Roma — Roma, 1872.
Massé. Le droit commercial dans ses rapports avec le droit des gens et le droit civil — Paris, Guillaumin, 1844.
Merlin. Répertoire universel et raisonné de jurisprudence — Quinta edizione — Bruxelles, 1825-1828.
Montesquieu. L'esprit des lois — Paris, Lavigne, 1843.
Ortolan (Théodore). Règles internationales et diplomatie de la mer — Paris, 1845.
Paisant. Les relations de la France avec le Siam et le différend franco siamois de 1893 (*Revue Générale de D. I. P.*, 1894, p. 234-260).
Palma. Nuova raccolta dei trattati e delle convenzioni in vigore fra il regno d'Italia e i governi esteri — Torino, Unione tip. editrice, 1890.
Pardessus. Collection des lois maritimes antérieures an XVIII siècle — Paris, 1828-1845.
— Us et coutumes de la mer ou collection des usages maritimes des peuples de l'antiquité et du moyen âge — Paris, 1847.
Paternostro. Delle prede, delle riprede e dei giudizi relativi — Napoli, 1879.
Perels. Manuel de droit maritime international — Trad. Arndt — Paris, Guillaumin, 1884.
— Droit de blocus en temps de paix *(Journal*, 1887, p. 721-729).
Phillimore. Commentarie supon international law — Second edition. — London, 1873.
Pierantoni. Storia del diritto internazionale nel secolo XIX — Napoli, 1876.
— Trattato di diritto internazionale — Roma, 1881.
— I fiumi e la convenzione internazionale di Mannheim — Firenze, Civelli, 1870.
— Sur les prises maritimes d'après l'école italienne (*Revue de D. I.*, 1875, p. 613-653).

Westlake. Cas de droit international jugés en Angleterre *(Revue de D. I.*, 1878, p. 539-550).

Wheaton. Éléments de droit international — Leipzig, Paris, 1848.

— Histoire des progrès du droit des gens en Europe et en Amérique depuis la paix de Westphalie jusqu'à nos jonrs — Leipzig, 1853.

Wharton. Du droit de visite des belligérants à bord des navires des puissances neutres et du droit de prise à l'égard des objets de contrebande de guerre *(Journal*, 1884, p. 343 e seg.).

— Échange de notes diplomatiques sur les conditions auxquelles un blocus peut être reconnu dans les relations internationales *(Journal*, 1886, p. 178-186).

Wilhelm. Théorie juridique des protectorats *(Journal*, 1890, p. 304 e seg).

— Protectorat et neutralité *(Journal*, 1895, p, 760-774).

PARTE SECONDA

Oggetto dei giudizi dei tribunali delle prede

CAPITOLO PRIMO

PROPRIETÀ PRIVATA NEUTRALE E NEMICA

CAPITOLO SECONDO

PREDE COMPIUTE IN ACQUE TERRITORIALI DI UNO STATO NEUTRALE.

CAPITOLO TERZO

CONTRABBANDO DI GUERRA.

CAPITOLO QUARTO

BLOCCO MARITTIMO.

CAPITOLO QUINTO

RIPREDE.